

UNIVERSITE DE PARIS. — FACULTE DE DROIT

La Crise de l'Aéronautique française et l'œuvre du Ministère de l'Air

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 14 Juin 1930, à 14 heures

PAR

Francis THOMAS

JURY DE LA THESE :

Président : M. OUALID

*Suffragants : MM. RIPERT.
Roger PICARD.*

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE
49, BOULEVARD SAINT-MICHEL, 49

—
1930

**La Crise de l'Aéronautique française
et l'œuvre du Ministère de l'Air**



Digitized by the Internet Archive
in 2026

La Crise de l'Aéronautique française et l'œuvre du Ministère de l'Air

THÈSE POUR LE DOCTORAT EN DROIT

Présentée et soutenue le 14 Juin 1930, à 14 heures

PAR

Francis THOMAS

JURY DE LA THESE :

Président : M. OUALID

*Suffragants : MM. RIPERT.
Roger PICARD.*

PARIS

LES PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE
49, BOULEVARD SAINT-MICHEL, 49

1930

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



TABLE DES MATIERES

INTRODUCTION	7
CHAPITRE PREMIER. — L'Aviation Commerciale Française jusqu'à la création du Ministère de l'Air : Les ori- gines de la crise	
Section I : La Technique	9
Section II : L'Organisation Commerciale	11
I. — Infrastructure	19
II. — Les exploitants : Méthodes de répartition des subventions	20
III. — Les conventions : <i>Le cahier des charges</i>	22
1. Obligations des entreprises	28
2. Dispositions financières	29
a) Système des subventions	30
b) Participation de l'Etat aux bénéfices	30
c) Contrôle et sanctions	31
IV. — Etude critique de ce régime	31
CHAPITRE II. — Les Aviations Etrangères	32
Section I : L'Allemagne. Organisation générale	39
I. — Technique	40
II. — Navigation Aérienne	43
Conclusion	51
Section II : L'Angleterre. Organisation générale	52
I. — Technique	53
II. — Navigation Aérienne	54
Conclusion	56
Section III : Les Etats-Unis. Organisation générale.	58
I. — Navigation aérienne	58
II. — Technique	63
Conclusion	66
CHAPITRE III. — Le Ministère de l'Air.	69
Section I : Sa création	69
La crise de l'Aéronautique française. Nécessité d'un Ministère de l'Air. Diverses conceptions de ses attributions.	

<i>Section II : Son organisation.....</i>	76
1. Organisation intérieure. Les Directions et les Services	76
2. Organisations extérieures : Le Conseil Supérieur des Transports aériens	79
Comité de l'Exploitation Technique.....	80
Comité de l'Exploitation commerciale	81
CHAPITRE IV. — L'œuvre accomplie par le Ministère de l'Air depuis sa création	83
A. — <i>Technique</i>	83
Rôle de « la Direction générale Technique ». Conseil Supérieur des Recherches scientifiques.	
B. — <i>Navigation Aérienne</i>	89
a) Infrastructure	89
b) Exploitation	92
CHAPITRE V. — L'Œuvre du Ministère de l'Air en voie de réalisation : <i>Les nouvelles conventions intervenues entre l'Etat et les Compagnies de Navigation Aérienne</i>	95
<i>Le projet de Loi du 8 mars 1929</i>	95
I. — Exposé des Motifs	96
II. — La Convention	100
III. — Le Cahier des Charges	106
IV. — <i>Critique du Projet</i>	107
A. <i>Les arguments des détracteurs</i>	107
a) La forme juridique des nouvelles Sociétés : Sociétés d'Economie mixte	108
b) Les principes de la convention	109
B. <i>Solution proposée</i>	110
Libre concurrence. Système américain	111
C. <i>Réfutation des Critiques soulevées : les mérites de l'Œuvre de M. Laurent-Eynac</i>	112
1. Réfutation de la critique de principe tirée de leur forme juridique. — 2. Réfutation des autres critiques adressées au régime institué.	
Conclusion	134
ANNEXES : Texte du Projet de Loi du 8 mars 1929....	137
Tableau sur l'Organisation du Ministère de l'Air	178
Plan d'organisation des Services Techniques de l'Aéronautique	179
Carte des zones internationales attribuées aux divers réseaux français	180
BIBLIOGRAPHIE	181

INTRODUCTION

Dans le rapport qu'il présentait au nom de la Commission des Finances chargée d'examiner le projet de loi portant fixation du budget général de l'année 1928, M. Henry Paté écrivait : « L'Aéronautique Française est gravement malade. Dans son organisation générale, dans sa technique, dans son industrie, dans le ravitaillement de ses unités militaires et navales, dans l'exploitation de ses lignes commerciales enfin, elle souffre de vices profonds qui sont devenus chroniques et qui peuvent la tuer bientôt ; qui, en tout cas, la mettent, dès maintenant, en état d'infériorité devant les aéronautiques étrangères... Ce qu'il faut, ce que nous demandons une fois de plus au Gouvernement, ce sont des mesures pratiques et précises et qui soient assez larges, assez hardies, assez impitoyables même pour redresser la situation ».

Tel était le tableau saisissant et malheureusement exact que l'on pouvait dresser à cette époque de l'aéronautique nationale. Par la suite, la crise ne devait que s'accroître jusqu'au jour où, pour pallier au mal, le Ministère de l'Air fut créé. Le nouveau portefeuille fut confié à M. LAURENT-EYNAC qui reçut mission de régénérer l'Aéronautique française et de réorganiser l'aviation commerciale dont l'état était particulièrement précaire.

C'est l'œuvre accomplie, ce sont les projets ou les méthodes préconisées pour aboutir à ce résultat que ce travail se propose d'étudier. L'aviation commerciale est, en effet, parvenue au stade critique de son histoire et de l'orientation qui lui sera donnée dépendra sa prospérité ou son déclin.

Dans un *Chapitre I*, nous retracerons l'histoire de l'aviation commerciale française jusqu'à la création du Ministère de l'Air, ce qui nous permettra de déterminer les causes de sa déchéance et de déceler les vices de son organisation pendant cette période.

Dans un *Chapitre II*, nous ferons une rapide incursion à l'étranger et nous étudierons les aviations les plus prospères (Allemagne, Angleterre, Etats-Unis), recherchant les méthodes qui ont permis leur développement et contribué à leur succès.

Dans un *Chapitre III* et de transition, nous établirons la nécessité d'un Ministère de l'Air, et nous donnerons une vue d'ensemble de son organisation actuelle.

Dans un *Chapitre IV* nous examinerons l'œuvre du Ministère de l'Air depuis sa création tant en ce qui concerne l'organisation technique que l'organisation commerciale.

Enfin, dans un *Chapitre V*, nous analyserons le projet de loi du 8 mars 1929 nous livrant à une étude critique des nouvelles conventions intervenues entre l'Etat et les Compagnies de Navigation Aérienne.

Ce travail achevé, nous essayerons de dégager l'esprit des méthodes employées et, dans une brève conclusion, nous pourrons alors émettre une appréciation sur les mérites de l'œuvre accomplie.

CHAPITRE PREMIER

L'AVIATION COMMERCIALE FRANÇAISE JUSQU'À LA CRÉATION DU MINISTÈRE DE L'AIR

Les origines de la crise de l'aviation commerciale

La France peut légitimement prétendre être considérée comme le pays qui a vu naître l'aviation et, dès le commencement du siècle, elle avait compris les immenses possibilités que donnerait la conquête de l'air. Aussi, en 1914, au début des hostilités, était-elle particulièrement prête à réaliser une adaptation rapide des avions aux besoins de la Défense Nationale. Elle ne fut d'ailleurs pas seule à saisir l'importance de la nouvelle arme et, de part et d'autre, les belligérants essayèrent d'acquérir la suprématie de l'air.

De nombreux établissements furent créés, de multiples bureaux d'étude, officiels ou privés, furent équipés ; leurs efforts combinés permirent à la technique aérienne de progresser rapidement et à l'industrie aéronautique de se constituer. La victoire, en consacrant la supériorité des ailes françaises, vint démontrer l'utilité de l'avion en tant qu'arme. Aussi le gouvernement, persuadé de la nécessité où il se trouvait de posséder une flotte aérienne puissante, comprit-il immédiatement l'obligation de venir en aide à cette nouvelle industrie que la fin des hostilités risquait d'acculer à la ruine, faute de commandes.

Pour répondre à cette préoccupation de Défense Nationale, il fut décidé, tout d'abord, que les commandes d'appareils militaires seraient continuées dans la mesure du possible et, ensuite, que l'on essaierait de créer une aviation commerciale. Cette idée fut conçue, semble-t-il, à la Direction de l'Aéronautique Militaire au Ministère de la Guerre dans les derniers mois de 1918 et l'on constitua un bureau de l'aviation civile (1). Ce Bureau fut rapidement rattaché à l'éphémère O.C.G.A. (Organe de Coordination générale de l'Aéronautique) contrôlé par le Ministère de la Guerre (2), puis il fut érigé en service autonome, dit de la *Navigation aérienne* en Septembre 1919 et enfin annexé en Janvier 1920 au Sous-Secrétariat de l'Aéronautique qui venait d'être institué et se trouvait placé sous la dépendance du Ministère des Travaux Publics (3).

L'Aviation commerciale était née ; il fallait envisager les moyens susceptibles de favoriser son développement et résoudre, d'une part, *un problème technique* : adaptation du matériel au nouveau but poursuivi ; d'autre part, *un problème d'organisation* : orientation de l'aéronautique marchande et assistance apportée aux Compagnies de Navigation Aérienne.

Malheureusement, l'état d'esprit qui devait présider à ces débuts n'était pas des plus heureux, car

(1) En mars 1919, des lignes dont les services réguliers étaient assurés par des avions et des pilotes *militaires* furent établies entre Paris-Strasbourg et Paris-Mulhouse, puis mises à la disposition de l'Administration des Postes. Ce fut l'embryon de l'aéronautique marchande.

(2) Ce bureau fut pendant un certain temps placé sous la direction du Colonel Sacconey qui comprit parfaitement le rôle important que jouerait l'aéronautique marchande et lui donna une bienfaisante impulsion.

(3) Le nouveau département était chargé du Service de la Navigation aérienne, du Service des Fabrications et de la Section Technique de l'Aéronautique.

l'aviation commerciale n'avait pu rompre avec ses origines et restait « une aviation militaire camouflée ».

« On ne voyait, on ne voulait voir, dans les entreprises de transports aériens que des occasions et des moyens pour garder à l'entraînement un certain nombre de pilotes et pour stocker des appareils de guerre camouflés. Et l'on pensait que, dès sa mobilisation, pilotes et appareils s'en iraient tout simplement rejoindre les escadrilles et combattre aussitôt » (4).

Les conséquences de cette empreinte militaire devaient être dangereuses tant pour la technique, que pour l'organisation de l'aviation commerciale.

SECTION I. — *La Technique*

Si les problèmes à résoudre en matière d'aviation civile ou d'aviation militaire se ramènent à une même technique qui est l'utilisation d'une puissance en vitesse, altitude, tonnage utile, sécurité, endurance, rayon d'action, l'importance de ces facteurs diffère suivant le but assigné à chaque appareil.

Alors que le matériel marchand doit rechercher l'esthétique, le confort, un prix de revient peu élevé et que le rendement commercial, les conditions d'amortissement, la durée et la robustesse ont pour lui une importance primordiale, le matériel militaire, au contraire, établi en vue de la guerre aérienne doit répondre à des exigences différentes : extrême vitesse et altitude, grande maniabilité, etc...

Ce n'est pas à dire que les progrès réalisés par l'aviation militaire ne puissent profiter à l'aviation

(4) « La Chronique Aéronautique » n° 3, publiée par la Société d'Etudes et d'Informations Economiques : article de M. Pierre Comoz.

commerciale ; mais il est facile à comprendre qu'en temps de paix ces progrès — sous le rapport technique notamment — se ralentissent. En effet, comme le faisait remarquer M. DAUTRY dans le rapport qu'il présentait en Septembre 1928 au Conseil National Economique, « pendant la guerre, l'aviation militaire se renouvelle rapidement. En se renouvelant elle se perfectionne sans cesse pour chercher à dominer l'aviation rivale ; c'est pour elle une question de vie ou de mort. Pendant la paix, au contraire, elle ne se renouvelle pas et crée nécessairement des stocks. Elle n'a pas de critérium évident de ses progrès...

« Au contraire, c'est l'aviation civile qui est vivante, c'est elle qui est poussée en avant par la nécessité commerciale de diminuer les frais d'entretien et d'amortissement, de faire face à la concurrence étrangère, et c'est en se renouvelant constamment qu'elle perfectionne la technique générale de l'aviation. »

L'Etat a bien saisi le rôle d'initiateur qui lui revenait, mais il ne paraît pas en avoir discerné les nuances : il a suivi une politique qui devait avoir une influence néfaste sur l'esprit des constructeurs et sur l'orientation des fabrications. Cette politique, dite de « soutien », consistait à répartir les commandes de matériel entre les constructeurs de telle façon que l'industrie aéronautique fut toujours en état d'activité régulière et de préparation à une mobilisation industrielle. Dès lors, certaines de recevoir les marchés nécessaires à assurer leur subsistance, non seulement les anciennes entreprises aéronautiques subsistèrent, mais des firmes nouvelles furent fondées.

Ces différentes entreprises s'habituerent à considérer l'Etat comme leur unique client et se désintéressèrent complètement des commandes — à leur

sens beaucoup moins avantageuses — que des industries privées auraient pu leur passer.

L'armée, en effet, par tradition et dans une certaine mesure, par nécessité, se préoccupe toujours pour tous ses matériels de constituer des stocks importants. Et la conséquence en apparaît immédiatement : le grand nombre des appareils réalisés selon des types qui ne sauraient présenter une grande variété, en empêche l'adaptation aux perfectionnements incessants que la pratique suggère (5).

Il suffit, au contraire, aux Compagnies de Navigation Aérienne de posséder un petit nombre d'avions de modèles différents suivant les buts poursuivis et minutieusement étudiés.

Il faut reprocher à l'Etat, non pas d'avoir des besoins tels que sa clientèle soit particulièrement intéressante à obtenir, mais de n'avoir pas su rétablir l'équilibre en incitant les constructeurs à se préoccuper des problèmes particuliers posés par la navigation commerciale.

C'est aux tendances des « *Services Techniques de l'Aéronautique* » qu'il faut attribuer en grande partie cette orientation défectueuse. Ces services, aux termes mêmes de l'article 1 du décret sur l'organisation des Services Techniques et Industriels de l'Aéronautique (J. O. 23 juin 1927), sont chargés :

« Des mesures d'exécution incombant... à la Direction de l'Aéronautique et des Transports aériens et relatives : 1° aux études techniques et aux expériences intéressant la conception des aéronefs, le matériel spécial à l'Aéronautique et les matières premières nécessaires à la construction de ce matériel.

(5) « Une politique de stocks pèse inéluctablement sur la rapidité de renouvellement et de rajustement des matériels » (M. Laurent-Eynac, au Sénat, 29 Mars 1930, J.O. 30-3-30, p. 599).

2° aux recherches susceptibles d'améliorer la valeur, la puissance, la qualité des aéronefs, ainsi que les conditions d'emploi de ceux-ci.

3° à la rédaction des programmes d'étude de l'industrie privée.

4° à l'examen de tous les projets d'appareils ou de dispositifs nouveaux se rapportant à la navigation aérienne.

5° à la réalisation des prototypes, à l'exécution de leur fabrication et à la poursuite de leurs essais et de leur mise au point.

6° à l'établissement de documents techniques relatifs au matériel aéronautique.

7° à l'élaboration des cahiers des charges concernant ce matériel.

8° à l'exécution des commandes de matériel ou de réparation de matériel, destiné aux Départements ou Services Publics utilisateurs, au contrôle de la fabrication ou de la réparation de ce matériel, à l'exécution des essais du matériel terminé, à l'acceptation ou au rebut de ce matériel.

9° à la liquidation ou au mandatement des dépenses correspondantes après prise en charge du matériel.

10° à la préparation de la mobilisation éventuelle ainsi que de celle des usines privées qui en dépendent.

11° à la documentation technique générale relative à l'Aéronautique. »

On peut résumer ces vastes et quelque peu confuses attributions des Services Techniques en disant qu'ils ont un double rôle :

1. — Ils doivent encourager les études des constructeurs en leur achetant les prototypes susceptibles d'intérêt et exercer une surveillance sur la mise en exploitation des avions.

2. — Ils doivent préparer la mobilisation industrielle.

Mais alors que cette deuxième fonction n'aurait dû être qu'accessoire, ils lui ont assigné la première place et se sont servis des pouvoirs qui leur étaient donnés sur l'aviation civile pour la subordonner complètement à l'aviation militaire. Pourvus par le Parlement de crédits insuffisants pour remplir l'œuvre de promoteurs qui leur était échue au point de vue technique (6), ils employèrent néanmoins la plus grande partie de leurs ressources pour encourager les bureaux privés à poursuivre l'étude des modèles militaires sans se rendre compte que les crédits consentis à l'aviation militaire suffisaient déjà largement à provoquer les initiatives des constructeurs dans cette voie.

M. DAUTRY, dans le rapport précité, donne à ce sujet des chiffres qui démontrent la part inégale accordée aux deux branches de l'aéronautique :

Années	Nombre d'avions de série livrés chaque année		Nombre de prototypes homologués	
	Militaires	Civils	Militaires	Civils
1919	3.781		20	
1920	563		22	
1921	682		25	
1922	3.051	20 à 30	35	3 ou 4
1923	1.546	en moyenne	33	en moyenne
1924	1.475	par an	25	par an
1925	1.844		29	
1926	2.075		26	
1927	1.065		25	

(6) Pourcentage des Crédits accordés à la technique par rapport au budget total.

Années	Total	Technique	%
1922	421.027.795	35.000.000	8,4
1923	599.587.949	45.000.000	7,5
1924	599.587.949	45.000.000	7,5
1925	682.641.367	52.000.000	7,6
1926	579.065.741	36.000.000	6,2
1927	850.250.327	40.000.000	4,6
1928	1.087.380.930	40.000.000	3,7

De même, le Général HIRSHAUER dans le rapport qu'il présentait au Sénat sur le budget de l'Aéronautique de 1928 indiquait la proportion des prototypes marchands commandés en 1927 :

Prototypes d'avions commandés		Prototypes d'hydravions commandés	
Observations	5	Bombardiers	6
Bombardement de jour	2	Marins torpilleurs	1
Bombardement de nuit	3	Amphibies triplaces côtiers	3
Bombardement torpilleurs	1	Patrouilleurs	2
Chasse	7	Observation	1
Entraînement d'école . .	5	Chasse monoplace	1
Multiplace	6	Liaison et école	1
Etude	1	Etude	5
Transport sanitaire . . .	4	Sanitaires	1
		Grand raid	2
Commerciaux	7	Commerciaux	2

Si ces chiffres sont éloquentes, ils ne dévoilent pas complètement l'action des Services Techniques qui, en vertu de la mission de surveillance dont ils étaient investis, imposèrent en outre aux avions commerciaux, l'obligation de présenter les mêmes caractéristiques que les avions militaires.

En effet, le *décret du 6 Juillet 1920* réglementant la navigation aérienne, a prescrit que tout avion, national ou étranger, pour pouvoir circuler librement au-dessus du territoire, devait être muni d'un certificat de navigabilité ; or, le *Bureau Veritas*, habilité, par arrêté en date du 12 Octobre 1922, à fixer la durée de validité de ce certificat, a établi, à l'instigation des Services Techniques, une réglementation portant sur le domaine entier de la technique aéronautique : réception et spécification des métaux à employer, conditions d'emploi et principes d'organisation des différentes parties des avions et hydravions, etc... supprimant ainsi tout esprit d'initiative, toute responsabilité chez les constructeurs, obligés de se

plier à la volonté toute puissante de l'administration.

Il faut avouer que cette tutelle n'était pas pour déplaire aux constructeurs qui jouissaient en retour d'un monopole de fait supprimant toute concurrence tant intérieure qu'étrangère :

Intérieure, car la politique de soutien assurait à tous les constructeurs indistinctement les commandes qui leur étaient nécessaires pour subsister et ne les engageait pas, en conséquence, à entamer de longues études pour établir de nouvelles séries d'appareils perfectionnés, mais qui leur coûteraient infiniment plus cher à produire, sans qu'il en résultât pour eux d'avantages appréciables.

Etrangère, car l'Etat, unique client des constructeurs, avait posé comme principe que les sommes allouées à l'Aéronautique devraient tout entières aller à l'industrie française (7) et exigeait de même que les Compagnies de Navigation Aérienne employassent un matériel français pour avoir droit aux primes et subventions.

En résumé, si l'on cherche à déterminer quelle était la situation en Septembre 1928, immédiatement avant la création du Ministère de l'Air, il faut convenir de l'infériorité de notre matériel (8). Et il faut en chercher les causes dans la crise générale de la technique.

Les faits d'ailleurs viennent confirmer cette re-

(7) C'est ainsi que le Service Technique ne possédait pas de Section Etrangère et refusait de recevoir les divers types d'avions allemands au titre des réparations, afin de ne pas priver les constructeurs de quelques sommes considérées comme leur étant dus, alors que de telles acquisitions eussent permis d'intéressantes observations dont l'industrie aéronautique tout entière aurait pu profiter (Rapport de M. Renaudel. Budget de l'Aéronautique 1929).

(8) Rapport de M. Henry Paté. Budget de l'Aéronautique 1927).

marque : les accidents se multipliaient, les pilotes les plus habiles échouaient successivement dans les raids qu'ils entreprenaient et, quoi que l'on ait pu dire à l'époque sur l'inutilité de ces exploits personnels, l'on ne pouvait s'empêcher de penser « que ces échecs étaient comme le signe d'un état fâcheux de l'aéronautique où la chance, l'héroïsme et la science des pilotes devaient trop souvent compenser une insuffisance du matériel » (9).

Autre symptôme et qui ne trompe pas : alors qu'en 1922 la France détenait la plupart des records d'avions, en 1928 elle n'en possédait plus que trois et aucun de ses pilotes n'avait encore inscrit son nom au palmarès des records d'hydravions.

Cette situation défectueuse était la conséquence inévitable de la faiblesse et de la routine de l'industrie aéronautique, faiblesse et routine provoquées :

1° Par la multiplicité des entreprises aéronautiques dont le nombre déterminait la dispersion des subsides et le gaspillage des deniers publics.

2° Par l'absence de concurrence, tant intérieure qu'étrangère, supprimant tout esprit d'émulation.

3° Par les exigences des services qui, officiellement chargés « d'orienter » les recherches techni-

(9) 1927-1928. Morts de Nungesser, Coli, Monnayres, St-Roman, Drouhin, Guilbaud, M. Bokanowsky, pour citer les plus connus. Echecs de Paris, Assolant, Costes, etc...

(10) Rapport Henry Paté 1927. « Trop de projets ou d'appareils prototypes mal conçus ou insuffisamment mis au point ou émanant d'établissements incapables d'un effort sincère et productif, ont été acceptés, payés et ont dû être abandonnés à mi-réalisation ».

ques entendaient régler tout, de la conception à la réalisation (11 et 12).

4° Par l'absence d'un large courant d'études et d'une organisation générale de l'enseignement aéronautique, provoquant une insuffisance d'ingénieurs ou de techniciens spécialisés.

5° Enfin et surtout, par les préoccupations d'ordre militaire empêchant toute conception véritablement commerciale des appareils.

En résumé, crise de technique certes, mais crise de méthode, bien plus que crise véritablement industrielle.

SECTION II. — *L'organisation commerciale*

L'Administration qui avait conçu l'aviation commerciale dans le but de permettre l'utilisation du matériel construit par les entreprises aéronautiques et qui n'avait donc pas grande confiance dans l'avenir économique de cet engin, n'eut tout naturellement qu'un double souci : doter le pays d'un réseau aérien jusqu'alors inexistant, et par ailleurs aider les compagnies qui viendraient à se créer pour l'exploitation de lignes aériennes, par l'octroi de subventions qui devaient tout à la fois diminuer leurs risques et assurer des bénéfices.

(11) Rapport Renaudel. Budget de l'Aéronautique de 1929.

(12) Rapport Henry Pathé 1927. « Le rôle des Services techniques n'est pas de régenter en maître infailible toutes les conceptions et tous les efforts des bureaux d'études particuliers, ni à plus forte raison de les remplacer au nom d'une science officielle qui n'est pas encore trouvée, mais seulement par leurs laboratoires, leurs documents techniques et leurs stations d'essais d'aider les recherches des inventeurs et des constructeurs ».

I. *Infrastructure.*

L'avion n'est pas libéré du sol et la création d'un trafic aérien, de même que l'établissement d'un trafic ferroviaire, oblige à des études délicates et nécessite l'exécution de nombreux travaux d'art.

Les études préliminaires sont de deux ordres : économiques et techniques.

Economiques, car il convient d'examiner les possibilités de rendement des lignes que l'on se propose d'établir, de déterminer les courants d'échange, de rechercher l'orientation du trafic en général et de lui donner le sens le plus apte à favoriser l'expansion industrielle et commerciale du pays.

Techniques, parce qu'il faut ensuite reconnaître la configuration des contrées à traverser, tracer en quelque sorte les routes aériennes, c'est-à-dire éviter les régions inhospitalières, dangereuses en cas de panne ou d'atterrissage forcé, étudier les conditions atmosphériques, analyser les courants aériens, etc...

Ce n'est qu'une fois cette minutieuse préparation terminée, que l'on peut passer à l'exécution des travaux souvent considérables, nécessités par la navigation aérienne : ports aériens, stations, postes de météorologie ou radio-goniométrie, balisages, etc...

Seul un plan d'ensemble pouvait donner satisfaction et permettre le développement du trafic aérien ; seul l'Etat pouvait concevoir ce plan et assurer la charge de ces dépenses préliminaires.

Plusieurs raisons d'ailleurs devaient l'inciter à opérer cette réalisation :

En premier lieu, le rôle de promoteur qu'il jouait en essayant d'appliquer une idée nouvelle.

En second lieu, le souvenir des essais infructueux des compagnies privées, lorsqu'il fallut établir l'infrastructure des voies ferrées.

En troisième lieu, l'avantage qu'il y avait pour lui à orienter les routes aériennes, de façon qu'elles pussent servir utilement la défense nationale.

En quatrième lieu, la nécessité d'une unité de direction, pour éviter le gaspillage des subventions supplémentaires que l'Etat se verrait obligé d'allouer aux compagnies, si elles étaient chargées tout ensemble de l'exploitation des lignes et de l'exécution des travaux.

Enfin, il était normal d'employer les ressources tirées de l'impôt à l'exécution de travaux publics dont devait bénéficier la collectivité.

Une fois établi que l'infrastructure des lignes sur le territoire national devait être à la charge de l'Etat, auquel les Compagnies de Navigation aérienne paieraient des taxes d'atterrissage et d'abris, des crédits furent votés, pour l'exécution des travaux projetés, au budget du deuxième trimestre de 1919.

Quant au plan du réseau aérien, il fut arrêté par le Colonel Saconney. Ce plan comportait la création de véritables routes de l'air, avec des aéroports de départ et d'arrivée, des stations d'escales et des terrains de secours destinés à assurer l'atterrissage des avions commerciaux en danger. Ces routes réalisaient des liaisons internationales, coloniales et intérieures (13). Le programme d'ensemble pour l'infrastructure était évalué à 176 millions.

En juin 1928, 122 millions étaient déjà dépensés qui s'étaient trouvés ainsi répartis : 21 millions pour les réquisitions de terrain, 75 millions pour les installations et 26 millions pour les transmissions et balisages.

Il existait en France : 3 ports aériens, 23 stations, 28 terrains de secours et 8 bases ou escales d'hydravions, 2 phares à très grande puissance, 1 de moyenne puissance et 25 phares de repérage à éclipse, 4 postes T.S.F. de 2 k.watts, 23 de 500 watts et

(13) Les lignes intérieures furent rapidement abandonnées faute de trafic.

15 de 100 watts ; enfin 12 postes radiogoniométriques (14).

II. *Les Exploitants.*

L'établissement de ce cadre que l'Etat constituait peu à peu à la navigation aérienne n'était qu'un travail préliminaire qui demandait des prolongements et exigeait une mise en œuvre immédiate. Dès le début, il apparut nécessaire de venir en aide aux compagnies qui se proposaient de tenter l'exploitation commerciale des lignes projetées.

Il s'agissait de donner à l'aviation commerciale un régime qui lui permit de subsister et de prospérer, *de telle sorte qu'elle put parvenir à se suffire à elle-même.*

Pour atteindre ce résultat, l'Etat résolut d'allouer aux compagnies des subventions dont le montant ne fit que croître de 1919 à 1928, ainsi qu'en témoigne le tableau suivant :

	(en francs)
1919	1.545.000
1920	6.207.000
1921	25.180.000
1922	34.108.000
1923	36.062.000
1924	41.100.000
1925	51.340.000
1926	60.250.000
1927	78.650.000
1928	115.000.000

Mais plus encore que l'importance des sommes accordées, les méthodes de répartition devaient in-

(14) Chiffres empruntés à une brochure du C. F. P. Aé. : Le développement et l'état actuel du trafic aérien français. (Juin 1928).

fluer sur l'avenir des Compagnies et de la navigation aérienne elle-même.

Or, ces méthodes subirent une évolution constante au cours de ces dix dernières années et trois phases peuvent être distinguées :

1^{re} Phase. — Fin 1918 — Juillet 1920.

L'Administration procéda à cette époque de façon unilatérale, sans recourir à la formation de contrats.

Toutes les compagnies qui remplissaient les conditions prescrites par un arrêté, pris en 1920 par le Ministre des Travaux Publics, pouvaient alors prétendre à des allocations déterminées, à concurrence des crédits mis dans ce but à la disposition de ce Ministre par le Parlement.

Il en résulta la création d'un grand nombre d'entreprises dont l'utilité était des plus contestables et qui se fondèrent dans le seul but de concourir à la distribution des crédits.

2^e Phase : Juillet 1920 — Fin 1923.

Il convenait de remédier à ces abus et de trouver un régime qui, tout en permettant d'assurer une certaine surveillance sur les compagnies ou de faire un choix entre elles, fut cependant assez attrayant pour ne pas décourager les initiatives.

C'est alors qu'apparut l'idée des contrats.

L'article 103 de la *loi de finances du 30 juillet 1920* octroya à l'Administration le droit de passer avec les compagnies des contrats n'excédant pas 10 ans. « Lors de l'établissement de services réguliers de transports aériens, l'Etat peut s'engager à subventionner celles des entreprises de l'espèce qui présentent un caractère d'intérêt général, sans que la durée pour laquelle l'engagement est contracté puisse dépasser 10 années.

« Le montant total des subventions qui pourront être accordées sera fixé pour chaque année par la loi de finances.

« Un règlement d'administration publique déterminera les conditions d'application de la présente disposition ».

Trop incertaine de l'avenir, sans opinion bien arrêtée sur la valeur des entreprises, l'Administration ne crut pas prudent de faire usage, dès 1920, de cette faculté.

L'article 88 de la *loi du 30 avril 1921* vint lui donner plus de latitude.

« Indépendamment des subventions de longue durée accordées en vertu de l'article 103 de la loi de finances du 31 juillet 1920, le Ministre des Travaux Publics peut allouer aux entreprises de navigation aérienne, dans la limite des crédits qui lui sont ouverts à cet effet, des primes annuelles dont le mode d'attribution sera déterminé pour chaque entreprise par un décret contresigné par le Ministre des Finances ».

L'administration se borna au début à utiliser ce dernier texte et à passer avec les compagnies des contrats limités à une durée d'un an.

Moyennant certaines conditions relatives au personnel, aux tarifs et au contrôle de l'Etat, conditions inscrites dans un cahier des charges, les Compagnies recevaient de l'Etat (15) :

1° Une prime d'achat du matériel égale en principe à la moitié du prix de facture avec certains maxima.

2° Une prime kilométrique attribuée au prorata du nombre de kilomètres et variant de coefficient, suivant le tonnage utile transporté.

(15) Ces renseignements ont été pris dans la « Chronique Aéronautique », n° 3.

3° Une surprime de vitesse majorant la prime précédente de 15 % par dix kilomètres-heures en plus de la moyenne de 150, des surprimes d'aménagement la majorant encore de pourcentage divers, suivant le nombre de moteurs, les dimensions de la cabine, etc...

4° Une prime de rendement commercial attribuée pour tout voyage complet et calculée sur le tarif kilométrique appliqué aux passagers, marchandises, etc... prime qui, dans les cas moyens, doublait la recette.

5° Une prime de T.S.F. attribuée, à raison de 0 fr 25 par kilomètre parcouru, pour chaque poste de téléphonie sans fil monté sur un avion.

Ce système permettait d'agir directement sur toutes les branches de l'exploitation. Par la prime d'achat il favorisait le renouvellement de la flotte, comme il suscitait le progrès technique par la prime kilométrique. Il provoquait la recherche du frêt payant par la prime de rendement commercial. Enfin, l'obligation de renouveler chaque année leurs contrats mettait les compagnies à la discrétion de l'Etat.

Néanmoins, ce régime des primes présentait de multiples inconvénients qui furent rapidement dénoncés et M. Bouilloux-Lafont rapporteur à la Chambre du budget de l'aéronautique civile de 1923 pouvait déclarer que les primes étaient « le narcotique de l'aviation », tandis qu'au cours de la discussion M. Raoul Angles affirmait que ce système incitait les compagnies à la paresse et que d'ailleurs « la prime kilométrique était la prime à l'inertie ».

Cette méthode ne donna pas, en effet, les résultats escomptés et M. Vivent dans un livre paru en 1926 (16) a minutieusement exposé les causes de cet

(16) « Notre aviation marchande », par M. Vivent, chez Sansot, 1926.

échec : « L'inconvénient de ce système, écrivait-il, était justement de dissocier les éléments qu'il voulait faire varier séparément par des moyens appropriés *et de ne pas considérer une entreprise comme un tout* auquel il faut offrir une aide et une garantie d'ensemble. Du seul point de vue commercial, pouvait-on dire qu'il y eut toujours intérêt à renouveler une flotte ? Une entreprise gênée ne pouvait-elle être amenée, à certains moments, à rechercher, dans l'obtention de la prime d'achat, un expédient de trésorerie et à acquérir, sans besoin réel, des appareils nouveaux pour toucher d'emblée la moitié du prix, surtout si parmi ses actionnaires, il se trouvait des constructeurs ».

Ce n'était d'ailleurs pas la seule critique que l'on put faire. C'est ainsi, par exemple, que la prime de rendement commercial était conçue de telle façon qu'elle se trouvait être en raison inverse des besoins de l'entreprise.

Le taux de la subvention ne diminuait-il pas en effet en même temps que les bénéfices ?

De plus, la précarité des contrats limités à un an rendait impossible toute expérience d'envergure, toute initiative à longue portée.

Ce système était en somme « peu commercial » a pu écrire M. Pierre Comoz (17). Les compagnies attendaient tout de l'Etat, très peu de leur propre activité. C'était le temps où le Sous-Secrétaire d'Etat recevait de multiples demandes de subventions en faveur de lignes sans aucun intérêt commercial ; bien plutôt que la ligne elle-même, on exploitait la subvention... Et cela explique le trop grand nombre de compagnies en 1922 ; il en existait 22. La plupart d'entre elles avaient une existence plus nominale que réelle et ne manifestaient qu'une activité factice :

(17) Chronique Aéronautique, n° 3, page 17.

quant aux autres, elles s'acharnaient dans une concurrence stérile sur des parcours identiques.

Il en résultait un gaspillage certain des ressources qui étaient allouées aux compagnies et il importait donc de remanier et de compléter le système de participation de l'Etat, si l'on voulait doter l'aviation commerciale d'un statut réellement bien conçu.

3^e Phase. — Fin 1923 — Septembre 1928.

Pour pallier à ces inconvénients l'Etat suivit une politique de concentration des entreprises.

Il s'abstint donc de renouveler les contrats qui le liaient à certaines petites compagnies et opéra la fusion de celles qui exploitaient la même ligne, de telle sorte qu'il n'existait plus en France en 1927 que quatre compagnies de transport : *La Compagnie Air-Union*, la *Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques*, la *Compagnie Internationale de Navigation aérienne* (C.I.D.N.A.) et la *Société générale de Transports aériens* (18).

Tout en conservant, vis-à-vis des autres compagnies, la politique des conventions annuelles, l'Etat enhardi, profita de la liberté qui lui était laissée par l'article 103 de la loi du 30 juillet 1920 et passa deux conventions de dix ans, d'une part avec la Compagnie Air-Union pour Paris-Londres 1925-1935, d'autre part avec les Lignes Latécoères sur le Maroc 1924-1934 (19).

De plus, quelle que fut la durée des contrats, les conditions qu'ils continrent se trouvèrent très différentes de celles qui étaient précédemment en vigueur

(18) Il n'est ici question que des compagnies subventionnées et qui assurent des transports réguliers ; il serait sans cela utile de citer la Compagnie Aérienne Française qui est une entreprise de « taxis » et de « Services » aériens.

(19) Compagnie Générale d'Entreprises Aéronautiques.

et un nouveau cahier des charges consacrant une nouvelle méthode fut imposé aux Compagnies (20).

III. *Les Conventions.*

L'Etat s'engageait à subventionner la Compagnie dans les limites des crédits fixés annuellement par la loi de finances (art. 3). Il autorisait en outre la Compagnie à émettre des obligations en vue de l'achat du matériel, mais il exigeait que les actions restassent nominatives et ne pussent être cédées à des tiers qu'avec son agrément (art. 5 et 6).

Il ne garantissait la Compagnie contre aucune concurrence, mais prenait l'engagement, pour toute la durée du contrat, de ne subventionner aucune autre entreprise sur les lignes définies au cahier des charges. Par ailleurs, s'il envisageait la création de lignes vers certaines contrées déterminées il devait, pour leur exploitation, donner, à conditions et garanties d'expérience technique jugées égales, la préférence à la compagnie signataire.

C'était « le monopole de la subvention ».

L'Etat offrait à toutes les entreprises, sur le même parcours, les mêmes facilités, mais il donnait à l'une d'elles, un véritable monopole de fait, en lui accordant spécialement son concours financier.

Le cahier des charges.

Le cahier des charges appliqué à partir du 1^{er} janvier 1924, modifié en 1925 et 1929 est encore en vigueur à l'heure actuelle et le restera jusqu'à ce que le Parlement ait approuvé d'autres projets (21). Il règle, d'une part, les obligations de l'entreprise, d'autre part, les nouvelles dispositions financières.

(20) J. O. du 16-17 Août 1924 : Convention avec les lignes Latécoères.

J. O. du 17 Janvier 1925 : Cahier des charges communes aux Compagnies.

(21) Les modifications apportées en 1929 et les projets en instance devant le Parlement seront étudiés dans le chapitre traitant de l'œuvre du Ministère de l'Air depuis sa création.

1°. *Les obligations des entreprises* (Titre I).

Après avoir fixé les lignes subventionnées et réglé la fréquence des voyages dans chaque sens, ainsi que les itinéraires empruntés et les distances parcourues, servant de base à l'établissement des tarifs et au paiement des primes, le cahier des charges arrête les conditions auxquelles doivent obéir le personnel et le matériel (Chapitre II — art. 5 à 10).

Le président du Conseil d'Administration, le ou les administrateurs délégués, les deux tiers au moins des membres du Conseil d'Administration et le personnel dirigeant doivent être français et agréés par l'Etat. Le personnel du bord doit être français, agréé par le ministre chargé de la Navigation Aérienne et posséder les certificats, brevets et licences exigés par les règlements (22).

Le matériel doit être régulièrement immatriculé et posséder les certificats de navigabilité valables et tous documents imposés également par les règlements. *Il doit être composé d'aéronefs de construction française dont le type a été agréé.*

Le transport des passagers sur un appareil d'un type nouveau n'est autorisé sur une ligne déterminée que lorsque un avion de ce modèle a subi l'épreuve de 100 heures de vol au minimum, dont 50 au moins sur la ligne en question.

Les tarifs choisis par l'entreprise doivent être approuvés par le service de la Navigation Aérienne, mais peuvent être modifiés aussi souvent que les nécessités commerciales l'exigent.

Il est intéressant de noter que la Compagnie est tenue d'assurer le transport des dépêches postales *par priorité*, ainsi que tout autre transport pour le compte de l'Etat.

(22) On retrouve ici une certaine analogie avec les règles de droit maritime concernant la nationalité des bâtiments de commerce.

2°. Dispositions financières.

Les dispositions qui font l'objet du *Titre II* du cahier ont trait, en premier lieu, au système des subventions, en second lieu à la participation de l'Etat aux bénéfices, enfin au contrôle et aux sanctions.

a) Système des subventions.

Les trois anciennes primes—d'achat, kilométrique et de rendement commercial — sont remplacées par une prime unique, dite *prime de parcours*. Elle est attribuée au prorata des kilomètres parcourus et par quintal de tonnage utile transporté, selon les formules suivantes : $k \times 1,75$ pour les quatre premiers quintaux et $k \times 1,25$ pour les autres. K est un coefficient déterminé, après discussion, avec l'entreprise et est fixé pour chaque ligne par la convention. Ce coefficient est calculé de telle sorte qu'il doit suffire à assurer la vie courante et la trésorerie de l'entreprise.

L'ordonnancement de la prime est fait deux fois par mois sur production, au Service de la Navigation aérienne, des pièces justificatives des voyages et des transports effectués.

En outre, chaque année, l'entreprise est tenue de fournir un compte d'exploitation où figurent : au crédit, toutes les recettes commerciales plus les subventions de l'Etat et les ressources du portefeuille ; au débit, toutes les dépenses d'exploitation, d'amortissement du matériel et des installations, les intérêts des prêts à court terme et la rémunération du capital social. Doit en outre être inscrite au débit *une prime de gestion et d'économie* composée d'une *partie forfaitaire* correspondant aux frais généraux — qui se trouvent ainsi soustraits au poste des dépenses d'exploitation — et d'une *partie variable* égale à 30 % de la différence entre le total des recettes et la somme des dépenses d'exploitation et d'amortissement. Si le compte d'exploitation présente un solde

débiteur, il est alloué à la Compagnie une surprime de parcours. Cette surprime est attribuée dans les mêmes conditions que la prime de parcours, et de telle sorte que son montant permette d'établir l'équilibre du compte d'exploitation sans toutefois dépasser la moitié du total de la dite prime de parcours.

b) Participation de l'Etat aux bénéfices.

Si le solde du compte d'exploitation est créateur, celui-ci est réparti de la façon suivante et dans l'ordre indiqué : 1° une somme, égale à 3 % du capital social libéré et non amorti, est attribuée à la Compagnie.

2° une somme, égale à 5 % du capital social libéré et non amorti, est partagée, par moitié entre l'Etat et la Compagnie.

3° Le surplus est réparti à raison de 60 % à l'Etat et 40 % à la Compagnie.

c) Contrôle et sanctions.

Il existe quatre sortes de contrôle :

1. Un *Contrôle technique* des appareils mis en circulation, contrôle exercé par le « Service de la Navigation aérienne » qui, pratiquement, s'en décharge sur un organisme privé, mandaté pour cette mission, le *Bureau Veritas*.

2. Un *Contrôle de trafic* exercé par les soins du « Service de la Navigation aérienne » qui est chargé de la surveillance des aéroports et de la vérification, les 1^{er} et 15 de chaque mois, des feuilles dressées à cet effet par les Compagnies.

3. Un *Contrôle administratif*, exercé au siège même de l'entreprise par un commissaire du gouvernement. Cet agent de l'Etat est pourvu d'un droit de veto « ad referendum » sur toutes les décisions du conseil d'administration, d'un droit de contrôle sur les marchés de la Société et peut notamment provo-

quer l'étude, par la Compagnie, des mesures susceptibles d'entraîner des diminutions de dépenses.

4. Un *Contrôle financier* exercé par les services du Ministère des Finances et l'Inspecteur des Finances chargé de vérifier la comptabilité.

Des sanctions, prévues sous forme d'amendes s'appliquent, lorsque des contraventions diverses au cahier des charges sont constatées : retards, irrégularité, etc... En cas de manquement grave aux clauses essentielles du contrat, les compagnies sont passibles d'avertissement, de suppressions des primes pendant un certain délai, enfin de résiliation de la convention.

Cette résiliation peut être prononcée sans condamnation pécuniaire ou, au contraire, moyennant une indemnité au profit de l'Etat, égale au montant du cautionnement prévu à cet effet.

IV. *Etude critique de ce régime*

Ce régime qui était en somme un amalgame de l'ancien système des primes (amendé) et d'un système complexe d'allocation et de participation éventuelle de l'Etat aux bénéfices, semblait, à première vue, réunir de multiples avantages :

Suppression de la concurrence stérile entre différentes compagnies subventionnées par l'Etat sur la même ligne.

Assurance pour les Compagnies de recevoir, grâce à la prime de parcours, des subventions suffisantes pour couvrir les frais d'exploitation — et ce, pour deux compagnies, pendant un laps de temps important.

Possibilité de recourir à l'émission d'obligations dans le public en cas de besoin.

Orientation des compagnies vers la recherche du rendement commercial, au moyen du compte d'exploitation établi de telle sorte que les entreprises

eussent intérêt à réduire leurs frais généraux, à diminuer leurs dépenses et à augmenter leurs recettes.

Enfin, institution par le gouvernement d'un contrôle financier étroit, de façon à sauvegarder les intérêts de l'Etat vis-à-vis des entreprises qui auraient pu se laisser aller à une gestion hasardeuse ou indolente, par la certitude qu'elles avaient de voir combler leur déficit au moyen de la surprime de parcours.

Ce régime donnait donc une impression favorable et les spécialistes les plus avertis des questions aéronautiques pensaient qu'« en raison de sa clarté et de l'esprit de large compréhension qui l'animait, il serait susceptible de donner de bons résultats » (23).

Or, contre toute attente, ces résultats ne furent pas heureux et cette méthode ne favorisa pas le développement de l'aviation française ; plus exactement, elle ne lui donna pas une impulsion suffisamment énergique pour lui faire suivre l'évolution extrêmement rapide des aviations étrangères.

De 1924 à 1925, alors que le trafic aérien allemand augmentait de 229 % pour les passagers, de 250 % pour les tonnes transportées, de 620 % pour la poste, chiffres plus que doublés pour la période 1925-1926, en France dans le même temps, l'accroissement était de 17 % pour les passagers, 70 % pour la poste et on notait une diminution de 5 % pour les marchandises.

En 1926, 1020 tonnes de fret étaient transportées par l'aéronautique commerciale française, 1035 tonnes par l'aéronautique allemande ; l'année suivante, en 1927, alors que la France ne transportait que 1210 tonnes, l'Allemagne atteignait 2244 tonnes.

(23) Notre Aviation marchande, par J. Vivent, 1926, p. 98.

(24) Nous avons pris l'Allemagne comme élément de comparaison parce qu'elle est une puissance continentale.

Même constatation pour le courrier :

En 1926, l'aviation française transportait	481 tonnes.
En 1927, " " "	437 "
En 1926, l'aviation allemande "	535 "
En 1927, " " "	791 "

Pour les passagers :

En 1926, l'aviation française en transportait	18.097
En 1927, " " " "	20.547
En 1927, l'aviation allemande "	82.932
En 1927, " " " "	145.640

En ce qui concerne la prospérité même des différentes compagnies de Navigation Française, il est extrêmement intéressant de consulter le tableau inséré par M. le général Hirshauer dans son rapport au nom de la Commission des Finances du Sénat présenté le 14 décembre 1928 (25).

RENDEMENT ECONOMIQUE DES COMPAGNIES FRANÇAISES DE NAVIGATION AÉRIENNE

Année 1927

Compagnies	Tonnes kilométriques		Prix de revient		Recette	Subvention
			à la tonne kilométr.		par tonne	par tonne
	Offertes	Transportées	Offertes	Trans- portées	kilométr. transportée	kil.trans- portée
Comp ^{te} générale						
Aéropostale ..	1.021.790	351.120	38,54	112,15	112,15	86,33
Compagnie Inter- nationale d e						
Navigation ..	608.200	375.470	46,96	67,97	70,68	64,92
C ^{ie} Air-Union ..	846.500	454.270	26,10	48,63	48,86	33,44
Société générale de Transports aériens	406.650	207.160	19,81	38,88	40,43	34,09

N.B. — Le prix de revient a été calculé en prenant le débit des comptes d'exploitation.

(25) Documents parlementaires. Sénat n° 758 : annexé au Procès-verbal de la Séance du 14 Décembre 1928.

Ce document est suggestif car il permet de constater la situation précaire des compagnies dont les recettes ne dépassaient pas le prix de revient *malgré la subvention extrêmement importante* allouée par l'Etat par tonne kilométrique.

Si l'on cherche à déterminer les causes de cette faiblesse, l'on est amené à découvrir un certain nombre de vices au système en vigueur, vices qui se sont révélés au fur et à mesure de son application.

1° En premier lieu, les Compagnies sont dans l'obligation de n'employer que du matériel français.

Il en résulte :

a) que les entreprises sont soumises à une véritable servitude vis-à-vis des constructeurs et contraintes d'employer un matériel commercial inférieur en raison des directives qui ont présidé à sa conception.

b) que les constructeurs, assurés de cette clientèle et désavantagés par l'obligation qui leur était imposée de ne construire que des avions de transport susceptibles de se transformer en avions militaires, ont nécessairement essayé de faire dériver les avions civils des avions de guerre. Et pourtant « il est indiscutable que les servitudes imposées à un avion de guerre et les risques qu'il court interdisent d'en faire un avion commercial, confortable, sûr et économique » (26).

L'absence de concurrence étrangère ne pouvait qu'aggraver cette situation. Les entreprises de navigation aérienne se trouvèrent, en conséquence,

(26) « Le Ministère de l'Air », par M. de Kerland.

Revue Politique et Parlementaire du 10 mars 1929.

« Il serait facile de citer tel constructeur qui a conservé à peu près la même cellule que celle qu'il construisait à l'armistice, se contentant de faire monter des moteurs de plus en plus forts, au fur et à mesure que l'industrie les produit ».

dans un état d'infériorité par rapport aux entreprises étrangères, dotées d'un matériel mieux conçu ; d'autre part, elles ne possédaient que des appareils mal adaptés aux besoins commerciaux et dont le prix de revient au kilomètre, beaucoup trop élevé, grevait lourdement l'exploitation.

Il faut d'ailleurs remarquer que les Compagnies n'avaient aucun intérêt à se pourvoir d'appareils perfectionnés, puisque le cahier des charges ne prenait aucunement en considération les caractéristiques de l'appareil employé pour calculer la prime de parcours.

2° Les nouvelles dispositions financières s'avèrent tout aussi malheureuses et peut-être faut-il leur reprocher d'avoir poussé nos compagnies non pas à la paresse, mais à l'indolence.

La prime de parcours est en effet calculée de telle façon que la vie courante de l'entreprise est assurée ; les Compagnies ont donc la certitude de ne pas avoir à connaître de grosses difficultés financières. Il semble que la prime de gestion aurait dû suffire à stimuler leur activité, mais l'intérêt que présentait cet avantage se trouvait sensiblement diminué du fait que la surprime de parcours devait jouer en cas de besoin pour rétablir la situation.

De plus, l'intervention de l'Etat dans le partage des bénéfices, au cas où les entreprises seraient amenées à en réaliser par une judicieuse administration, décourageait les dirigeants et ne les incitait guère à rechercher des recettes véritablement commerciales.

3° Enfin, l'aide apportée par l'Etat était en somme assez mal définie et donnait aux Sociétés un caractère hybride peu favorable à une saine gestion : l'Etat s'engageait bien à accorder aux Compagnies des subventions, mais dans la limite des crédits octroyés chaque année à cet effet par le budget ; comme

il résultait d'autre part des conventions que la durée de ces engagements était de 10 ans au maximum, temps insuffisant pour couvrir en général l'amortissement des dépenses, les Compagnies se voyaient pousser à une politique des plus prudentes et qui ne les incitait guère aux initiatives hardies et aux vastes réalisations.

De même, encore que très étroit, le contrôle de l'Etat ne s'exerçait que sur l'utilisation des sommes par lui allouées aux Compagnies et sur les dépenses qu'elles effectuaient; d'où, nécessairement, l'impossibilité pratique pour le gouvernement de réagir contre cet état de stagnation. Et cela d'autant plus qu'il ne participait théoriquement qu'aux bénéfices et non aux pertes.

En outre, bien que ses interventions fussent le plus souvent inopérantes, l'Etat exerçait une surveillance telle sur les différents éléments des entreprises que vis-à-vis de l'opinion publique, il déchargeait les Compagnies de toute responsabilité et semblait couvrir toutes les décisions prises.

En résumé, en 1928, pour reprendre l'expression de M. Henry Paté « l'aéronautique française était gravement malade » car le régime dont elle était dotée, loin de l'inciter au progrès, favorisait son inertie.

Les spécialistes des questions aéronautiques, ainsi que de nombreux parlementaires bien informés, proclamaient l'urgence d'opérer un redressement et la nécessité d'effectuer une réforme si l'on ne voulait pas se laisser distancer par un certain nombre d'aviations étrangères déjà prospères. Mais les pouvoirs publics, absorbés par d'autres problèmes, n'agissaient pas.

Il fallut un mouvement de l'opinion publique tout entière, énervée d'échecs successifs et légitimement émue des nombreux accidents survenus au cours des premiers mois de 1928 — accidents tragi-

quement couronnés par la mort de Monsieur Bokowski, — pour qu'apparut la gravité de la situation et pour qu'enfin le Gouvernement se décidât à remédier au mal.

CHAPITRE II

LES AVIATIONS ETRANGÈRES

Pendant que l'aviation française déclinait, les aéronautiques étrangères progressaient au contraire rapidement et affirmaient leur vitalité. Il convient donc d'examiner les méthodes adoptées par les principaux pays pour favoriser le développement de leur aviation et de rechercher notamment les mesures qui, abstraction faite des circonstances propres à chaque contrée, seraient susceptibles d'être appliquées avec profit en France.

I. — *L'Allemagne* (1)

Organisation générale :

A la tête de l'aéronautique allemande on trouve une Direction dépendant du Ministère des Transports (Reichsverkehrsministerium). Cette Direction de l'Aéronautique appelée Reichluftamt comprend 4 bureaux, le premier s'occupant de la politique aérienne, le second et le troisième du réseau aérien et de l'exploitation, le quatrième des constructions aéronautiques.

Les différents Etats font exécuter eux-mêmes

(1) *Bibliographie* : Rapport Dautry pour le Conseil National Economique, Septembre 1928. — Bulletin de la Chambre Syndicale des Industries Aéronautiques. Publications du Comité Français de Propagande Aéronautique, notamment : Rapport sur la visite des Chambres de Commerce Françaises aux Aéroports allemands. Août 1927. L'Aviation allemande, 1929.

les lois et les décisions du Reich concernant la Navigation Aérienne, mais ils ne disposent pas pour cela d'un personnel spécial et les affaires aéronautiques sont transmises ou traitées par une autorité du Gouvernement de chaque état, chargée accessoirement de la Navigation aérienne.

1° *La technique.* — Obligée, par le Traité de Versailles et par la Conférence des Ambassadeurs, de limiter ses efforts à l'aviation civile, l'Allemagne adopta une politique qui devait considérablement favoriser les progrès de la technique aéronautique, car la suppression de tout le matériel militaire allait pousser, dès 1921, les spécialistes allemands à étudier et à réaliser des avions essentiellement commerciaux.

Les Allemands ont compris que, dans une science aussi neuve que l'aviation, on devait s'abstenir de construire avant d'avoir élaboré soigneusement et mis au point jusque dans les plus infimes détails des types achevés d'aéronefs. Ils ont donc commencé par multiplier les bureaux d'études et dans chaque usine le nombre d'ingénieurs employés est considérable. C'est ainsi que Rorhbach occupe 50 ingénieurs pour 500 ouvriers, Dornier 200 ingénieurs pour moins de 3.000 ouvriers et qu'il doit en être de même chez Junkers, Albatros, B. F. W. (où travaille l'ingénieur Messerschmitt), Heinkel, Arado, Klemm et Raab-Katzenstein.

Les bureaux recherchent l'amélioration des avions commerciaux, mais ils ne bornent pas là leurs efforts et ils essaient d'établir des modèles militaires plus perfectionnés que ceux que l'on construit à l'étranger.

La Technique progresse donc parallèlement dans la branche commerciale et dans la branche militaire, mais alors que les avions commerciaux sont fabriqués en nombre, les avions militaires restent à l'état de projets.

L'idée ingénieuse du système repose sur cette constatation d'expérience que les avions de guerre et les avions de commerce obéissent aux mêmes principes généraux de vol et que, si leur construction diffère, leurs organes pris séparément, sont cependant semblables.

Les Allemands ont donc adopté une ligne technique telle qu'il leur est possible de passer rapidement de la fabrication de paix à la fabrication de guerre et ils ont pour cela cherché les transformations susceptibles de leur permettre la production en grande série des appareils quels qu'ils fussent.

La construction devint métallique. La soudure autogène (interdite en France) fut préconisée.

Chaque entreprise se spécialisa dans un type déterminé, sorte d'échantillon technique constamment mis à jour. L'avion fut en quelque sorte « standardisé » en éléments simples d'où diminution du nombre de pièces à modifier pour construire un type nouveau. Dans la fabrication des différents modèles réalisés par une même maison, on rechercha surtout des pièces interchangeables.

Enfin, l'outillage fut étudié de façon à permettre de passer facilement d'un type déterminé à une série importante du même type.

La conséquence immédiate d'une telle conception fut la création d'une immense réserve de possibilités qui, selon les circonstances de l'heure, pourra s'appliquer indifféremment à l'aviation marchande ou à l'aviation militaire.

Si l'on peut donc parler avec juste raison du camouflage des entreprises aéronautiques allemandes, il faut reconnaître que cette méthode n'a pas nui à la technique des avions commerciaux.

Le Gouvernement a d'ailleurs parfaitement compris le rôle qui lui revenait et il a très intelligemment soutenu les constructeurs, sans leur imposer

une tutelle étroite et en se contentant de leur donner des directions d'ordre général.

Il a encouragé l'effort technique en subventionnant les bureaux d'études et en leur achetant très cher les appareils ou les modèles qui présentaient des améliorations, mais il n'a accordé une aide continue qu'à celles des entreprises qui présentaient toute sécurité et qui avaient fourni leurs preuves (2).

Il a concentré ses efforts sur trois d'entre elles (Dornier, Rorhbach, Junkers) et il a constitué ainsi un foyer industriel remarquablement équipé.

De plus, il a apporté à l'industrie aéronautique une aide indirecte par l'habile propagande qu'il a su mener chez les nations concurrentes. Dans un judicieux souci de publicité, il a favorisé l'installation de succursales de maisons allemandes à l'étranger (3), il y a organisé des expositions et il a vulgarisé l'enseignement aéronautique dans les écoles et facultés en créant des instituts aérodynamiques destinés à la formation d'ingénieurs spécialisés.

(2) Presque la moitié du budget consacré par le Reich à l'Aéronautique, soit environ 1.300.000 livres anglaises, est destiné à encourager les recherches techniques, mais il convient de remarquer que là ne se borne pas le soutien que le Gouvernement consent aux constructeurs.

A la fin de 1926, par exemple, le Reich a employé 26 millions de marks pour renflouer Junkers en difficulté : il semble que cette opération ait été faite, non au moyen des fonds consacrés à l'aéronautique, mais avec des fonds figurant en un chapitre du budget intitulé « Soutien aux industriels ».

(3) La maison Rorhbach a une usine d'avions militaires à Copenhague, une usine de licence au Japon qui fournit la Marine Impériale Japonaise et elle a vendu à la Beardmore en Angleterre des licences de ses avions.

La maison Dornier a cédé de 1921 à 1927 des licences à 8 maisons étrangères : 3 en Italie, 2 en Espagne, 1 aux Pays-Bas, 1 au Japon, 1 en Suisse.

Quant à Junkers, il a fait un grand effort pour que ses avions fussent employés sur les lignes aériennes mondiales, sachant bien que la réclame considérable qui serait ainsi faite à ses différents types en favoriserait ultérieurement la vente.

Les résultats obtenus furent excellents.

L'orientation de l'aviation allemande vers les avions de transports à rendement économique élevé et de grande capacité a permis à ce pays de réaliser des types qui se sont signalés à l'attention du monde aéronautique. C'est ainsi qu'en Janvier 1929, sur 64 records homologués, l'Allemagne en détenait 28 et que le salon aéronautique de Berlin, en Octobre 1928, a fait l'admiration des milieux aéronautiques de tous les pays, en consacrant la supériorité ou, tout au moins, l'excellence des méthodes industrielles allemandes (4).

En résumé, il faut reconnaître que l'Allemagne a créé, depuis l'armistice, une industrie aéronautique de technique parfaite, apte à inonder le marché mondial d'appareils remarquables, spécialement conçus au point de vue commercial, tout en restant des plus dangereux au point de vue militaire.

2° *L'Organisation de la Navigation aérienne.* — L'Allemagne, en cherchant à créer une aviation commerciale puissante, a eu, en réalité, pour but, de doter le territoire d'un réseau aérien important et d'aider indirectement l'industrie aéronautique à subsister en formant des pilotes.

Il n'y a donc rien d'étonnant à ce que l'organisation porte la marque de ce souci et à ce que le Gouvernement ait tenu à conserver la haute direction sur les organismes chargés de réaliser ce plan.

a) *Infrastructure.* — Les travaux d'infrastructure sont confiés à des Sociétés de ports aériens. Ces Sociétés exclusivement locales sont fondées avec le concours d'organismes officiels régionaux (provin-

(4) Furent spécialement remarquables : 2 grands hydravions.
1° le Dornier Hyperwal, 4 moteurs, puissance totale 2.400 CV ;
2° le nouveau Rohrbach « Romar » 3 moteurs de 700 CV, puis un avion trimoteurs Junkers d'environ 1.300 CV, etc...

ces, villes, chambres de commerce), dont « la tâche consiste à créer le port aérien, à assurer son fonctionnement, son développement, quitte à percevoir, sur les avions qui atterrissent, des péages qui servent à rémunérer en partie le capital engagé ; des accords sont passés en général avec les municipalités ou avec les autorités militaires pour obtenir la cession à bon compte d'anciens terrains de manœuvre ou de sport » (5).

b) *Exploitation*. — Les transports aériens proprement dits sont assurés depuis 1926 par une Compagnie unique, la « Deutsche Luft Hansa » constituée à cette époque pour mettre fin à la concurrence stérile que se faisaient le « Consortium Junkers » et « l'Aéro Lloyd ».

Le capital de cette société est de 25 millions de rentenmarks dont 45 % appartiennent au Reich et 19 % aux autres Etats, le reste étant constitué par les apports de l'Aéro Lloyd et de la Compagnie Junkers.

Elle est administrée par un Conseil de 64 Membres qui représentent les participants et qui nomment le Comité de Direction.

La « Deutsche Luft Hansa » a le monopole des subventions ; la contribution financière du Reich s'élève à 2 rentenmarks par kilomètre pour les grandes lignes internationales ; c'est également 2 rentenmarks par kilomètre pour les lignes locales qui reçoivent les Sociétés régionales, subventionnées par les villes et les pays.

Pour les grands avions, la subvention s'élève à 3 rentenmarks.

Les primes sont accordées à la Luft Hansa sur production, à la fin de chaque mois, d'un certificat vérifié par la Luftpolizei (police aérienne).

(5) C. P. Ae. F. Rapport : Visite des Chambres de Commerce aux Aéroports allemands (1927).

Le compte d'exploitation nécessite une comptabilité très compliquée qui permet de déterminer exactement le coût du fonctionnement de chaque ligne.

Ces frais généraux font l'objet d'une comptabilité unique pour toute la société et ce compte spécial est séparé des frais d'exploitation.

Quant à la répartition des bénéfices, elle s'effectue ainsi : 60 % aux actionnaires, 25 % au Reich et 15 % à différents pays et à quelques villes.

La durée de la concession accordée à la Luft Hansa est de 10 ans.

Tout le Réseau de la Deutsche Luft Hansa est divisé en 6 secteurs. Chaque directeur de secteur a sous ses ordres des chefs d'exploitation locaux, rattachés eux-mêmes à la direction centrale de l'exploitation à Berlin.

En un mot, la « Deutsche Luft Hansa » se présente sous la forme d'une Société à économie mixte, soumise au contrôle étroit de l'Etat et dont l'activité centralise la navigation aérienne allemande tout entière.

L'examen du budget consacré par l'Allemagne à l'Aéronautique permet d'utiles observations quant aux résultats obtenus par cette société. D'après des renseignements de source anglaise, le budget de l'Air allemand s'élevait pour 1929-1930 à 2.636.000 livres, soit environ 320 millions de francs se décomposant comme suit :

5.300 livres pour le fonctionnement des stations
de T. S. F.

100.000 livres pour les expositions et les prix dans
les concours.

90.000 livres pour le service météorologique.

- 975.000 livres pour les études et le développement scientifique de l'aviation (6).
- 75.000 livres pour les travaux de la station d'Aldershof.
- 1.000.000 de livres pour les subventions.
 - 52.000 livres pour le développement des aéroports.
 - 232.000 livres pour le perfectionnement de l'entraînement du personnel volant, (vol plané, vol sur avionnettes) et subvention aux publications techniques (7).
 - 10.000 livres pour le balisage de nuit.

L'aviation figure également au budget des principaux états du Reich pour une somme d'environ 300.000 livres. Les villes allemandes font elles-mêmes de grands sacrifices pour l'aviation et l'on a pu établir que 23 d'entre elles donnent environ 175.000 livres. L'ensemble représente donc 3.200.000 livres, soit à peu près 400 millions de francs (8).

On ne peut manquer d'être frappé de l'importance des subventions de toutes sortes attribuées à la Deutsche Luft Hansa, ce qui permet de conclure que cette Société, incapable de subsister par elle-même, n'est pas dotée d'une organisation propre à engendrer un rendement véritablement commercial (9).

(6 et 7) On remarquera, ce qui vient confirmer nos précédentes explications, que dans ce budget entièrement civil, la moitié des sommes sont consacrées aux recherches et aux expériences.

(8) Chiffres pris dans une brochure du C. P. Aé. F. intitulée « L'Aviation allemande », p. 79.

(9) Les dépenses de la Luft Hansa, non compris les amortissements et frais généraux, se sont élevés à 21.700.000 marks en 1927 contre 13.800.000 en 1926. Les recettes du trafic ont été de 3.200.000 marks en 1926 et 8.500.000 en 1927. Les subventions totales sont passées de 15.571.000 en 1926 à 23 millions 500 000 en 1927, soit plus de 80 % des recettes totales en 1926 et 75 % en 1927. (L'Aviation allemande, op.cité, p.69).

En réalité, il semble bien que tel n'a jamais été son but et il suffit de rappeler l'étroite dépendance dans laquelle elle se trouve vis-à-vis de l'Etat qui lui dicte toutes ses volontés, pour comprendre l'orientation de son activité.

L'Etat a incité la Société à faire voler des avions dans toutes les directions et, quels que fussent les résultats à espérer. Il fallait en effet tout ensemble :

1° Justifier la multiplicité des travaux d'infrastructure qui devaient présenter, en apparence du moins, un caractère civil.

2° Faciliter la formation de nombreux pilotes.

3° Et enfin, donner au peuple allemand le « sens de l'air », condition indispensable à la prospérité de toute navigation aérienne.

Force est de reconnaître que ce triple but a été habilement atteint.

L'Allemagne a su déclancher un large mouvement régionaliste dont le résultat fut la constitution d'un réseau intérieur extrêmement dense, d'un intérêt stratégique indiscutable.

Ce réseau fut sillonné d'avions commerciaux qui assurèrent des services réguliers et fréquents ; d'où nécessairement, la formation d'un personnel aérien entraîné, sans cependant qu'il en coûtât trop cher au gouvernement. Qu'on veuille bien à ce sujet se rappeler le chiffre total du budget (400 millions de francs environ) et qu'on le compare au chiffre du budget français (plus d'un milliard de francs).

Par ailleurs, si l'allocation de primes destinées à indemniser la Compagnie des frais qu'elle assume dans un but militaire inavoué permit le maintien de ces nombreuses lignes, il faut convenir cependant que rien ne fut négligé pour leur procurer une activité véritablement commerciale. Le public fut éduqué ; de nombreuses brochures furent publiées et

distribuées où se trouvaient vantés les avantages, les mérites, les facilités, les bienfaits, des transferts aériens, les gains de temps réalisés, le nombre très réduit des accidents, les coefficients de régularité, etc...

Les aérodromes furent ouverts aux visiteurs et remarquablement installés, comme de véritables gares, le plus près possible du centre des villes. Ils furent pourvus des moyens de liaisons les plus modernes : service d'autobus, routes particulières, boîtes aux lettres spéciales, tube pneumatique de transmission entre la poste et le port aérien.

Enfin, le passage constant des avions, leur circulation intense persuadèrent peu à peu les foules des commodités de ce nouveau mode de transport.

Ainsi, le trafic aérien subit-il un rapide accroissement comme l'indique le tableau suivant :

(voir page suivante)

Développement du Trafic de la Luft Hansa :

Années	Nombre Moyenne de des réseaux lignes aux klm.	Kilom. par jour	Klm. par an	Voyageurs par an	M A R C H A N D I S E S			ET Poste	P O S T E S Total
					Fret	Bagages			
1919...			580.139	2.042					
1920...			408.053	3.975	tonnes : 5,7		tonnes : 6,4		
1921...			1.654.000	6.820					
1922...			1.203.680	7.733	» 37		» 32		
1923...			717.842	8.507	» 39		» 5		
1924...			1.583.492	13.422	» 71		» 22		
1925...	52	35.174	4.949.661	32.500	100.000 kgs	200.000 kgs	160.000 kgs	460.000 kgs	
1926...	70	20.408	6.141.479	56.268	258.464 »	385.945 »	301.945 »	946.354 »	
1927...	80	26.290	9.208.029	102.681	641.186 »	821.321 »	479.816 »	1.942.923 »	
1928...	89	36.524	1.015.000	111.000	1.030.000 »	870.000 »	485.000 »	2.385.000 »	

Chiffres empruntés de 1919 à 1924 inclus au rapport de M. Dautry.
 » » de 1925 à 1928 à la brochure précitée : « L'Aviation Allemande ».

Cette constatation est symptomatique d'un état de choses extrêmement favorable à la Navigation Aérienne en Allemagne et il nous paraît que l'aviation commerciale de ce pays est arrivée à un tournant de son histoire.

Les raisons qui avaient incité le gouvernement à organiser un système dont il pourrait conserver la haute direction, n'existent plus à l'heure actuelle, car les buts recherchés sont atteints.

Aussi, la question du monopole de la Deutsche Luft Hansa fait-elle l'objet de très nombreuses controverses en Allemagne ; on estime que cette Société devrait maintenant se consacrer à la réalisation et à l'exploitation des grandes lignes aériennes internationales, dont l'existence servirait utilement l'expansion économique du pays. Quant au réseau intérieur, il pourrait être abandonné à des Compagnies privées qui le gèreraient mieux et plus économiquement. Le mouvement dans ce sens est déjà amorcé, malgré la résistance de la Luft Hansa, et une compagnie privée bénéficiant de quelques appuis locaux, « La Nordbayerische Luftverkehr Flug » exploite déjà sans difficultés un réseau régional dans le Nord de la Bavière.

Cette première atteinte au principe adapté par le gouvernement du Reich, à savoir que tous les services aériens allemands doivent être sous un contrôle unique, de même que les critiques extrêmement violentes que l'on peut relever dans la presse sur les résultats commerciaux de la Deutsche Luft Hansa, sont autant de symptômes certains qui permettent de penser que le régime actuel se désagrège.

L'aviation allemande subit une crise de croissance et exige un renouvellement des méthodes ; les milieux aéronautiques ont le sentiment très net qu'il est possible, tout en maintenant le système du monopole sur les lignes internationales, de créer, à l'intérieur du pays, des Compagnies de Navigation aé-

rienne dont l'activité spécialement commerciale permettrait des conditions d'exploitation plus efficaces. Les charges du budget en seraient diminuées et les usagers, chaque jour plus nombreux, de ce nouveau mode de transport qui deviendrait vite indispensable, pourraient bénéficier de tarifs plus avantageux.

.
En résumé, les conceptions mises en œuvre par l'Allemagne pour développer la navigation aérienne ont été inspirées par des préoccupations trop particulières pour qu'il soit possible de les juger et par conséquent de les appliquer à d'autres pays

Néanmoins, il semble que deux remarques s'imposent aux réflexions d'un observateur impartial. D'une part, *au point de vue technique* : l'avantage qu'il y a à encourager les efforts des bureaux d'études et à surveiller l'outillage des entreprises bien plutôt qu'à passer des commandes aux constructeurs et à stocker des appareils qui se démodent vite...

D'autre part, *au point de vue exploitation* : la nécessité de développer le sens de l'air et le soin que les pouvoirs publics doivent prendre d'orienter vers les choses de l'aviation cet esprit sportif qui est une des marques de notre époque.

II. — *L'Angleterre* (10)

Ce qui caractérise la politique, aérienne de la Grande-Bretagne depuis la guerre, c'est *l'unité* : unité de commandement, unité d'emploi, unité dans les recherches techniques et unité dans l'établissement et la réalisation des programmes.

Organisation générale. — L'Angleterre possède comme organe directeur un Ministère de l'Air qui a la haute main sur toutes les branches de l'aéronautique (militaire, maritime, coloniale et civile). Au-dessous de cet organisme se trouve le Conseil de l'Air ayant une mission de surveillance et de consultation.

Dès sa création, le Ministère de l'Air établit un programme d'ensemble qui ne varia pas malgré les changements de gouvernement et dont il poursuivit méthodiquement la réalisation. Ce programme peut se résumer ainsi :

1° Créer des bases aériennes, fixer les cadres et former des spécialistes.

2° Assurer la défense du Territoire britannique.

3° Etablir le tracé des routes aériennes de l'Empire pour permettre la mobilité de l'armée aérienne.

4° Participer, au point de vue économique, à la création et à l'exploitation de lignes internationales aériennes, c'est-à-dire orienter les courants d'échange de façon à resserrer le plus possible les liens entre la métropole et les dominions.

L'aviation anglaise est donc destinée à concourir au maintien intégral de « l'insularité » et à faciliter l'accomplissement des visées politiques du gouverne-

(10) Bibliographie : The Times (Collection). Rapport du Général Hirshauer au Sénat : Budget de 1929. Bulletin de la Chambre Syndicale de l'Industrie Aéronautique. Rapport Dautry.

ment. Et cela, en assurant des liaisons rapides entre tous les points de l'immense Empire Britannique et en aidant au développement de l'activité commerciale et industrielle, développement indispensable à la stabilité économique de cette nation.

1° *Technique*. — Subordonnée aux volontés des pouvoirs publics, l'évolution technique était, en quelque sorte, commandée par l'importance des crédits consacrés à l'industrie aéronautique.

Or, de 1919 à 1924, les crédits furent surtout appliqués, conformément au plan précité, à l'organisation des bases qui devaient constituer l'infrastructure du réseau, tant dans la métropole que dans les colonies, ou encore à la création d'écoles ayant pour but la formation des spécialistes indispensables à l'aviation.

A partir de 1924, un effort patient et régulier se manifesta et jusqu'en 1928, au fur et à mesure que les crédits devinrent disponibles par l'achèvement des bases, on constata une augmentation progressive des unités et l'apparition d'un matériel renouvelé résultant d'études suivies.

Les crédits consacrés aux recherches et expériences se sont élevés de 1920 à 1928 à £ 8.500.000, c'est-à-dire en moyenne à 120 millions de francs par an (environ 3 fois la somme consacrée en France au même objet).

Pour juger par des chiffres l'activité du travail des bureaux d'études anglais, il suffit de signaler qu'il existe plus de 35 types d'avions en service dans l'armée et que l'unique Compagnie anglaise « l'Imperial Air Ways » emploie plus de 14 types différents.

Les derniers modèles commerciaux (11) parti-

(11) Type Havilland ou Handley Page.

culièrement robustes et étudiés de façon à remplir certaines conditions imposées par le Gouvernement (12) à l' « Imperial Air Ways », donnent d'ailleurs toute satisfaction et le directeur de l'Aéronautique civile à « l'Air Ministry », pouvait signaler dans un compte rendu sur les résultats d'exploitation des lignes aériennes en 1928, l'absence totale d'accidents; il faisait remarquer que, pendant quatre années, aucun passager voyageant dans un avion britannique et sur les lignes britanniques n'avait été blessé.

2° *Navigation aérienne.* — Après la guerre, l'aviation civile comprenait des clubs sportifs, quelques cercles de « travail aérien » et quatre sociétés de transports réguliers.

En 1921, ces quatre compagnies qui se faisaient concurrence se partagèrent au prorata du trafic assuré une subvention totale de £ 600.000 accordée pour 3 ans.

Les prévisions du trafic qui avaient servi au calcul de cette subvention étaient trop optimistes et les Compagnies connurent vite un déficit que, dès la fin de 1922, le Gouvernement combla. Par ailleurs, il supprima la concurrence entre les diverses compagnies en affectant à chacune d'elles un itinéraire déterminé et fixa de nouveaux taux de subventions.

Cette réforme s'avéra cependant insuffisante pour donner à la navigation aérienne une impulsion véritable et en 1924, à la demande du gouvernement, toutes les Compagnies fusionnèrent pour fonder la Compagnie « Imperial Air Ways » qui traita avec le Ministère de l'Air.

« L'Imperial Air Ways limited », véritable compagnie nationale au capital de £ 1.000.000 ne jouit

(12) Il existe en Angleterre un certificat de navigabilité délivré par le Gouvernement.

pas d'un monopole d'exploitation, mais d'un monopole de subvention.

Le Gouvernement, par contrat conclu en Décembre 1925, lui accorda une subvention fixe d'un million de livres répartie sur 10 annuités pour couvrir ses déficits éventuels.

Ces annuités ne sont versées que si la Compagnie perd de l'argent et ne constituent pas en réalité des subventions mais des avances remboursables par prélèvements sur les bénéfices.

La Compagnie n'aura en effet la complète disposition de ses bénéfices qu'une fois cette dette acquittée. Ces annuités vont en décroissant de la façon suivante :

4 premières années	£ 137.000
5 ^e année	112.000
6 ^e année	100.000
7 ^e année	86.000
8 ^e année	70.000
9 ^e année	52.000
10 ^e année	32.000

Ce système est conçu de façon que la Compagnie s'habitue progressivement à se passer d'aide financière et soit en mesure de rembourser les avances, une fois la période de 10 ans révolue.

La répartition des bénéfices de la Compagnie est fixée comme suit : les actionnaires reçoivent d'abord 10 % du capital versé, 1/3 du solde est prélevé du profit de l'Etat en remboursement des subventions annuelles, 1/3 est affecté au perfectionnement des services aériens assurés par la Compagnie ; le reste est distribué entre les actionnaires.

Pour profiter des subventions, la Compagnie, au début, s'engageait à parcourir chaque année un million de milles. On changea bientôt l'objet de cette obligation. A l'ancien minimum de distance

parcourue, on substitua un minimum de 425 millions de « Horse Power Miles » c'est-à-dire un minimum de parcours avec une puissance déterminée. De cette façon, la Compagnie était incitée à utiliser des avions suffisamment robustes pour transporter un chargement important de passagers, seul moyen de réaliser des bénéfices sur le fret humain. Le résultat de ce régime a été le repliement du trafic sur les lignes actives et en 1926, avec quatre fois moins de subventions qu'en France, » l'Imperial Air Ways », sur un réseau beaucoup plus limité, effectua un trafic inférieur seulement de 20 % au nôtre, avec, il est vrai, une rotation moyenne de 85.000 klm. par avion et par an, au lieu de 21.000 klm. en France.

En 1927, 4450 vols furent effectués, les distances parcourues furent égales à 1.237.541 klm., 18.674 passagers furent transportés, ainsi que 559 tonnes de fret.

En 1928, ces chiffres étaient de 5.866 pour les vols, 1.626.690, pour les distances parcourues, 27.659 passagers et 772 tonnes.

Cette augmentation progressive démontre l'excellence du programme très rationnel appliqué à la Navigation aérienne.

En résumé, l'histoire de l'aviation anglaise est une illustration de la méthode qui consiste à exécuter un plan d'ensemble et à ne pas se départir de la ligne de conduite adoptée (13). Il y a lieu de retenir notamment de cette rapide étude les avantages que

(13) Si le Ministère travailliste a imposé de sérieuses réductions au budget de la Marine de Guerre de cette année, il n'en va pas de même pour le budget de l'air. L'ensemble de ses crédits se chiffre par près de 21 millions de livres (plus de deux milliards et demi de francs) : c'est une augmentation de près d'un million de livres par rapport à l'an dernier (Cf. *Le Temps*, 24 Mai 1930).

ne peut manquer d'apporter une unité de direction bien comprise surtout lorsque, pour des raisons politiques, l'intervention du gouvernement est indispensable à l'orientation du trafic aérien dans un sens favorable aux intérêts nationaux.

Au point de vue technique. — Là encore, comme en Allemagne, il faut retenir l'importance qui doit être donnée aux études préalables des spécialistes pour obtenir de bons appareils commerciaux ou militaires.

Enfin, *au point de vue exploitation* des lignes aériennes, il y a lieu de reconnaître la supériorité du régime dégressif des subventions, régime tout à fait judicieux, puisqu'il marque le caractère temporaire de l'aide apportée par les pouvoirs publics à l'« Imperial Air Ways » et qu'il apparaît particulièrement apte à stimuler l'activité commerciale de l'industrie aéronautique.

III. — *Les Etats-Unis* (14)

« Un acte de foi dans l'avenir de la Navigation aérienne », en cette formule peut se résumer l'histoire de l'aviation américaine, selon une excellente étude publiée en 1927 par « le Comité Français de Propagande Aéronautique ».

Les services rendus par les avions durant la guerre démontrèrent aux Américains les possibilités de ces nouveaux engins qu'ils songèrent immédiatement à utiliser comme moyen de transport.

Les pouvoirs publics comprirent le rôle d'initiateurs qui leur incombait — et ils surent démontrer au public les avantages économiques du trafic aérien et les bénéfices que l'exploitation des lignes aériennes pouvaient permettre à des entreprises commerciales.

Organisation générale. — Les services aéronautiques ne sont pas centralisés et dépendent de 3 ministères différents : l'aviation militaire du Ministère de la Guerre, l'aviation navale du Ministère de la Marine, l'aviation civile du Ministère du Commerce. Mais dans chaque ministère et afin de faciliter une liaison entre les diverses branches, trois sous-secrétaires d'Etat à l'aviation sont désignés et leur réunion constitue le « *Conseil supérieur de l'Aéronautique* ».

1° *Organisation de la Navigation Aérienne.* — Créer et prendre à sa charge l'infrastructure des lignes aériennes, assurer à l'origine leur exploitation, trouver un fret de base, à la fois rémunérateur et régulier, puis la vitalité du trafic s'étant affirmée, se décharger sur des compagnies privées du soin de continuer l'œuvre entreprise avec le souci de ren-

(14) Bibliographie : « L'Aviation Américaine ». C.F.P.Aé. Rapport Dautry. Collection du « Commerce Reports ».

trer progressivement dans ses déboursés : tel fut le programme du gouvernement américain.

La première ligne aérienne des Etats-Unis, ligne essentiellement postale, fut créée pendant la guerre au mois de Mai 1918 par le Ministère de la Guerre pour entraîner les pilotes (15). Elle fut prise en charge par le Ministère des Postes le 10 Août 1918. Dès le début, les lettres, pour être transportées par avions, devaient être affranchies d'un timbre de 24 cents par once ; ce tarif, devant le peu de succès de ce mode de transport, fut ramené à 16, puis à 6 cents, sans beaucoup plus de résultat.

Il fallait éduquer le public :

Aussi commença-t-on par compléter la cargaison postale des avions au moyen de lettres affranchies au tarif ordinaire, prises au hasard, ce qui constituait une habile propagande auprès des destinataires qui pouvaient ainsi apprécier directement les avantages de la poste aérienne.

Malheureusement, à la suite de divers accidents, la poste se vit dénier le droit d'expédier le courrier ordinaire par avion.

Le Gouvernement américain décida alors que la poste aérienne serait l'auxiliaire du chemin de fer et qu'une partie des lettres pourrait parvenir par la voie des airs sans qu'aucune surtaxe fût exigée ; cependant, moyennant une surtaxe minime de 10 cents, les expéditeurs pouvaient acquérir la certitude que leurs lettres voyageraient par avion.

Cette méthode de propagande donna de bons résultats et l'Administration des Postes atteignit le but qu'elle se proposait : démontrer que le service postal aérien pouvait être assuré régulièrement. Néanmoins, il apparut rapidement que cette solution hybride était insuffisante et qu'il était souhaitable

(15) Ligne de Washington, Philadelphie, New-York.

que les avions effectuassent la totalité du parcours, ce qui nécessitait des équipements spéciaux.

Pendant ce temps, en effet, l'infrastructure se développait suivant un plan méthodique. Dès l'origine, l'idée essentielle fut de relier par une ligne aérienne l'Océan Atlantique à l'Océan Pacifique. Commencée le 15 mai 1919, la ligne fut successivement poussée à Cleveland, Omaha, Salt Lake City et aboutit enfin à San Francisco le 8 Septembre 1920 constituant ainsi une route aérienne de 4.000 kilomètres.

Afin de permettre la continuité des services, le trajet fut équipé de façon que l'on pût effectuer des vols de nuit. Un jalonnement et un balisage furent réalisés et aujourd'hui il est possible d'assurer sans interruption le service, car une véritable voie lumineuse conduit de New-York à Salt Lake City.

Il existe tous les 300 kilomètres un grand phare électrique dont la portée est de 200 kilomètres ; tous les 40 kilomètres un phare de 80 kilomètres de portée ; tous les 5 kilomètres un petit phare à acétylène de 10 kilomètres de portée. De plus, les aérodromes et les stations aériennes intermédiaires furent organisés de façon à pouvoir recevoir à toute heure les avions obligés d'atterrir. Sur cette ligne qui constitue comme l'épine dorsale du réseau, vinrent se greffer des lignes secondaires qui lui apportèrent le trafic des autres régions.

En 1925, estimant que le service aérien était entré dans les mœurs et que son utilité ne pouvait plus être discutée (16), l'Administration des Postes décida de créer une surtaxe spéciale de 8 cents par once et par jour (17).

(16) Le courrier met 35 heures pour aller de New-York à San-Francisco au lieu de 90.

(17) Le système des « jours » trop compliqué fut transformé en 1927 et la taxe postale fut alors uniformisée et portée à 10 cents.

Le nombre des lettres transportées accusa aussitôt une chute brusque de 60.000.000 à 9.301.000, mais la poste américaine commença d'encaisser quelques recettes et il apparut qu'une exploitation commerciale devenait possible.

La loi Kelly du 11 Avril 1925 autorisa le Directeur Général des Postes à concéder l'entreprise des services postaux aériens à des compagnies privées, travaillant uniquement avec leur propre capital.

Ces contrats pouvaient être passés, soit pour des lignes déjà existantes, soit pour l'exploitation de nouvelles lignes ouvertes, à la demande des villes intéressées, sur un parcours déterminé. Dans ce dernier cas, le Gouvernement, après avoir apprécié l'opportunité de la ligne, prend à sa charge toute l'organisation de la route aérienne (stations aériennes, balisage lumineux, météorologie et radiogoniométrie). Il considère sans doute qu'il s'agit là de travaux publics qui intéressent la vie économique du pays tout entier. Il laisse cependant aux municipalités et aux Chambres de Commerce le soin d'organiser les aéro-gares et les ports aériens. Il estime que ces installations procurent aux villes desservies de multiples avantages dont elles bénéficient suffisamment pour assurer une partie des charges de leur création.

Une fois la ligne établie, il est fait appel à la concurrence.

La Compagnie qui veut tenter une exploitation fait une offre soumise aux formes habituelles de l'adjudication publique ; le gouvernement fixe le maximum de la rémunération qu'il entend donner aux Compagnies pour le transport de la poste, et il se réserve le droit d'accorder la concession, qui n'exède jamais 10 ans, non pas forcément à la compagnie d'où émane l'offre la moins forte, mais à celle qui lui paraît présenter les meilleures garanties financières ou morales.

Les résultats ainsi obtenus furent satisfaisants. Le Gouvernement américain pour les seuls mois de Janvier à Juillet 1927 réalisa un bénéfice de \$ 226.720.

Le poids du courrier transporté est passé de 810.355 livres en 1926 à 1.654.156 en 1927 pour atteindre 4 millions de livres en 1928 ; le revenu du transport de la poste est passé pendant la même période de \$ 765.549 en 1926 à 2.643.454 en 1927 et, en 1928, à \$ 7.500.000.

Quant aux lignes exploitées, au nombre de 22 en 1926, elles étaient 45 en 1928.

La loi Kelly ne régissant que les Transports postaux, il était évident — encore que ces derniers fussent à la base du système américain — qu'un texte général devenait nécessaire pour donner à la navigation aérienne tout son développement. Ce fut l'objet de « *L'Air Commerce Act* » voté le 20 Mai 1926.

Le Gouvernement prenait l'engagement de concéder toutes les lignes aériennes (18) et d'encourager l'aviation sous toutes ses formes ; de plus, il précisait qu'aucune exclusivité n'était reconnue pour l'emploi des routes aériennes : tout avion, quel qu'il fût, pouvait les employer, à condition de se plier aux règlements édictés pour faciliter le trafic et assurer la sécurité ou l'identification des appareils.

Dès lors, en raison de la réclame puissante que l'aviation postale procura au trafic aérien, grâce aussi aux succès des raids transatlantiques, et grâce enfin à cette réglementation très libérale, on put assister à un développement extrêmement brusque de l'utilisation de l'avion dans les domaines les plus divers : transports de passages, de journaux, photographies aériennes, cadastre et relevés géodésiques,

(18) La loi Kelly se contentait de reconnaître la possibilité de le faire.

surveillance des forêts, saupoudrage des récoltes (19) etc...

A côté de ces services effectués par des compagnies dans des buts commerciaux, il faut noter une circulation aérienne intense, due à l'emploi, par des particuliers, d'avions qui leur appartiennent (avions de tourisme ou de sport).

Il convient de reconnaître que, dès maintenant, une aviation prospère et libre existe aux Etats-Unis et il serait profitable de retenir les méthodes employées par le Gouvernement pour y parvenir.

2° *Technique*. — Alors qu'en France, en Allemagne et en Angleterre, le développement de l'industrie aéronautique avait précédé le développement du marché, aux Etats-Unis, au contraire, ce sont les besoins du marché qui ont commandé le développement de l'industrie (20).

Une industrie aéronautique s'est créée pour répondre aux demandes qui, de toute évidence, exigeaient qu'on y satisfît.

Jusqu'en 1925, il n'y eut en réalité qu'un client : l'Etat, puisque les appareils militaires étaient concédés par les sous-secrétariats de la guerre et de la marine tandis que les avions destinés aux transports du courrier étaient concédés par l'Administration des Postes.

Cependant des constructeurs tels que Curtiss, Wright, Fokker, commencèrent à déployer leur activité tout en améliorant la technique. Mais la prospérité de l'industrie américaine ne date que de 1926. A cette époque deux lois militaires « l'Army Air Bill » et « l'Air Corps » établirent un programme de

(19) Une seule Compagnie en France permet ces différentes utilisations de l'Avion : « La Compagnie Aérienne Française ». Cf note 3, page 98.

(20) Ce qui explique que contrairement au plan adopté jusqu'ici, nous n'étudions dans cette section la technique, qu'après l'organisation de la navigation aérienne.

constructions échelonnées sur 5 années, de 2.500 avions, en même temps que la loi Kelly et surtout le « Commerce Air Act » autorisaient la concession de lignes aériennes à des entreprises privées et favorisaient, sur tout le territoire, l'utilisation des avions.

La divulgation du programme militaire aérien devait inciter les constructeurs à s'équiper pour chercher à obtenir des commandes en surmontant la concurrence.

Par le jeu des dispositions nouvelles, quand le Gouvernement veut acquérir des nouveaux avions, il fait paraître dans trois journaux aéronautiques l'annonce d'un concours de projets pour le matériel désiré.

Le département intéressé fournit, à tous ceux qui lui en font la demande, des informations identiques concernant les conditions du cahier des charges où sont énumérées les diverses caractéristiques exigées et où figure le barème dont on se servira pour apprécier les projets.

« Les soumissions — porte le nouveau règlement — seront scellées et contiendront une déclaration du soumissionnaire dans laquelle il fixera le prix pour lequel il vendrait son projet au gouvernement. En même temps les soumissionnaires remettront une échelle des prix pour lesquels ils pourraient construire un ou plusieurs avions, accessoires ou instruments suivant les quantités. »

Les secrétaires à la guerre ou à la marine peuvent, quand ils le jugent utile, acheter à l'étranger des prototypes et, si les plans en paraissent dignes d'intérêt, décider la construction en série de ces prototypes par des maisons américaines.

Ce régime favorisa les recherches scientifiques et les études parce qu'il encourageait, en même temps, le travail de laboratoire et la mise au point de la fabrication, sans pour cela négliger les leçons de

l'étranger. Par ailleurs, il incita les entreprises à trouver les meilleures méthodes pour abaisser le prix de revient des appareils dans l'espoir d'obtenir les commandes.

Les constructeurs se sont également efforcés d'obtenir la clientèle des compagnies commerciales ou des particuliers par la mise en vente d'avions spécialement adaptés aux nécessités commerciales ou aux buts sportifs auxquels on les destinait.

Là encore le régime de liberté et de libre concurrence les obligea à des progrès incessants et à des rabais sur les prix. Il les contraignit à améliorer toujours leurs appareils, afin d'en augmenter le confort, la rapidité, la sécurité, tout en diminuant le prix de revient au kilomètre. L'intérêt des entreprises n'est-il pas d'ailleurs de perfectionner sans cesse, si elles veulent continuer à subsister et réaliser des bénéfices ?

Aussi, le gouvernement comprit-il qu'il ne devait pas s'ingérer dans la surveillance de la construction aéronautique et ne crût-il pas devoir soumettre les constructeurs à la nécessité d'obtenir un certificat de navigabilité.

Aucun contrôle n'est exigé, aucun essai statique n'est imposé : une simple licence est remise au constructeur sur vérification des calculs présentés et sur le rapport, fait par un ingénieur, des possibilités de l'usine et des méthodes qui y sont employées.

Ce système a provoqué une véritable éclosion de constructeurs d'avions aux Etats-Unis. A côté des anciennes grandes entreprises déjà citées : Curtiss, Wright, Fokker, d'importantes firmes s'intéressèrent à l'aéronautique (Ford, par exemple) tandis que, de tous côtés, de petites maisons s'ingéniaient à construire des avions pour des particuliers ou pour des compagnies de taxis-aériens.

Alors qu'en 1927, l'industrie américaine produisait 1.500 avions, en 1928, non compris les avions

militaires, la production s'élevait à 4.000 (sur 6.000 avions enregistrés à cette date : 1.600 avions postaux, 4.400 avions privés).

Aujourd'hui, les usines américaines augmentent progressivement leurs exportations :

En 1928, 162 avions ou hydravions d'une valeur de \$ 1.759.653 furent vendus à l'étranger et pour les neuf premiers mois de 1929 les chiffres connus atteignent déjà 275 appareils pour une valeur de \$ 4.397.311 (21).

On évaluait la valeur du capital de l'industrie aéronautique américaine à 5 millions de dollars en 1925 ; on l'estime aujourd'hui à 150 millions de dollars. Cette rapide progression illustre, mieux que tout, le développement formidable de cette nouvelle branche de l'industrie.

En résumé, la situation prospère de l'aéronautique américaine, tant au point de vue technique qu'au point de vue commercial, doit attirer tout particulièrement l'attention sur les méthodes employées.

Et pourtant, l'on ne saurait trop insister sur le danger qu'il y aurait à préconiser l'application aveugle de ce régime. Il ne faut pas oublier, en effet, que les Etats-Unis forment un système économique homogène, se suffisant en quelque sorte à lui-même, et où les conditions géographiques et financières sont tout à fait spéciales.

La guerre a, en effet, provoqué un afflux considérable de capitaux dans ce pays déjà riche ; et cela explique la facilité avec laquelle les compagnies de navigation aérienne privées se sont constituées pour substituer leur activité à celle du gouvernement en

(21) Ce mouvement est d'autant plus intéressant à signaler que les exportations ont lieu vers l'Amérique du Sud et l'Orient et indiquent ainsi l'ambition des Etats-Unis d'établir leur supériorité dans ce nouveau domaine de l'industrie.

prévision de bénéfices à réaliser, mais qu'elles attendront peut-être longtemps. Elles ont en somme — et cela est bien dans le tempérament américain — spéculé sur l'avenir d'une nouvelle branche de l'activité industrielle.

Par ailleurs, les Etats-Unis constituent un immense marché ; ce qui facilite singulièrement le développement des industries dont la production est plus aisément absorbée. De plus, le territoire, extrêmement vaste, permet aux avions d'utiliser leur principal avantage au point de vue commercial : gain de temps appréciable sur les transports terrestres (condition particulièrement favorable au succès de la poste aérienne) sans avoir cependant à franchir de frontière. Dans ce dernier cas, en effet, les compagnies sont obligées de négocier des droits de passage par la voie diplomatique, c'est-à-dire par l'entremise du gouvernement.

Toutes ces particularités que l'on trouve aux Etats-Unis sont évidemment propres à faciliter une gestion indépendante, spécifiquement économique et d'où peuvent être absentes les préoccupations politiques d'expansion nationale.

Cependant, abstraction faite de ces circonstances spéciales, il semble que l'on puisse dégager de cette étude un certain nombre de principes généraux :

A. — *Quant au rôle du Gouvernement :*

1° La nécessité de son intervention à l'origine et le rôle d'initiateur qui lui incombe en faisant mieux connaître par une habile réclame les avantages de la navigation aérienne et les bénéfices qu'on en peut tirer.

2° L'étude qu'il doit faire des conditions économiques du pays, afin d'orienter la navigation aérienne dans le sens le plus favorable aux besoins nationaux.

3° La charge qu'il doit assumer de créer, à ses frais, la majeure partie de l'infrastructure, travaux qui enrichissent l'outillage national.

B. — *Quant à la Navigation Aérienne, en général :*

1° La nécessité, si l'on veut obtenir une exploitation véritablement économique, de laisser jouer, autant que faire se peut, la libre concurrence ou, tout au moins, d'adopter ce régime aussitôt qu'il paraît possible de le faire.

2° L'avantage qu'il y a à procurer aux transports aériens un fret de base rémunérateur et régulier, fret qu'il semble particulièrement indiqué, à l'heure actuelle, de rechercher dans l'intensification de la poste aérienne.

Il nous apparaît que cette rapide incursion à l'étranger n'était pas inutile, n'aurait-elle servi qu'à nous faire connaître les méthodes qui ont permis aux trois nations envisagées de développer leur aviation commerciale.

Si nous avons choisi à dessein les pays où l'aéronautique marchande est la plus prospère, c'est qu'il y a toujours à apprendre et souvent à retenir de ces études comparées. Mis en présence des bons résultats obtenus dans ces Etats, il convenait d'en rechercher les causes. Et il était surtout intéressant de décrire ces systèmes étrangers afin de pouvoir mieux apprécier si, dans la nouvelle organisation française, qu'il nous reste maintenant à étudier, les principes « de base » et que l'on a retrouvé, à peu près semblables partout, au cours de ce chapitre, ont été compris par nos dirigeants et, enfin, adoptés.

CHAPITRE III

LE MINISTÈRE DE L'AIR (I)

SECTION I. — *Sa création*

Comme nous l'avons montré à la fin du chapitre premier, bien avant qu'il fut question d'établir un Ministère de l'Air, l'existence d'une crise de l'Aviation Française n'était ignorée de personne dans les milieux aéronautiques.

La perte des principaux records et l'échec de beaucoup de raids en étaient les premiers symptômes. Le développement de la navigation aérienne internationale qui facilitait la comparaison entre nos appareils et ceux de l'étranger et obligeait à constater que nos avions n'étaient ni les plus rapides, ni les plus économiques, ni les plus puissants, ni les plus confortables, de même que la progression constante et rapide du trafic aérien dans les autres pays, apparaissaient aussi comme d'autres signes qui ne pouvaient laisser aucun doute sur le mauvais état de notre aéronautique.

Le Parlement n'ignorait pas cette situation qui lui avait été maintes fois signalée, notamment par

(1) Cette partie de notre étude a été plus spécialement traitée l'an dernier par M. Gilbert Nebout, dans une thèse intitulée « Le Ministère de l'Air » (Paris, Juin 1929. Les Presses Modernes). Aussi nous sommes-nous contentés de donner ici une vue d'ensemble, méconnaissant à dessein bien des détails d'organisation.

M. Henry Paté dont les différents rapports sur le budget de l'aéronautique de 1924 à 1927 étaient autant de cris d'alarmes.

Une commission d'enquête présidée par M. P.E. Flandin avait même été nommée et, de son côté, le Conseil National Economique se livrait à une étude approfondie qui devait aboutir au remarquable rapport de M. Dautry que nous avons cité à diverses reprises. Mais on ne pouvait manquer d'observer que « dans les écrits, débats ou discours ayant pour objet la crise de l'aviation, les commentateurs s'accordaient plus aisément sur la description des effets que sur la détermination des causes » (2).

Et, dans un souci de documentation, nous ne pouvons mieux faire ici que de reprendre les termes mêmes du rapport de M. Renaudel. Les premières critiques étaient dirigées contre les constructeurs :

« Ils ne se soucient — écrivait-il — que de continuer à fabriquer en grande série des appareils militaires qui leur sont commandés par la Guerre et la Marine. La fabrication d'un matériel aéronautique proprement commercial ne les intéresse pas parce que, de ce côté, les commandes ne sont jamais très larges, ni très fréquentes ; aussi, se bornent-ils à adapter tant bien que mal par des aménagements superficiels leurs appareils militaires de série à un rôle commercial et les Compagnies doivent-elles se contenter de ce matériel insuffisant.

« Les constructeurs sont, pour la majorité d'entre eux, mal équipés techniquement ; leurs bureaux d'études et de dessin ont trop peu de personnel et surtout trop peu d'ingénieurs de talent. Ainsi la technique française ne progresse pas ; elle vit sur des formules épuisées ».

Ce à quoi les constructeurs incriminés répon-

(2) Rapport Renaudel. Budget de l'Air pour l'exercice 1929. Documents parlementaires n° 617.

daient. « La tutelle du Service technique et industriel de l'Aéronautique est insupportable.

« Il intervient dans le détail de la conception et de la construction pour tout régler, tout gêner, tout retarder ; il impose à l'industrie certains procédés de construction et il lui en interdit d'autres, même si ces derniers ont fait leurs preuves à l'étranger ; dans la suite des essais d'homologation et de réception des appareils, les services administratifs multiplient les exigences imprévues, imposent des modifications de détail qui obligent souvent à des transformations essentielles, lesquelles prennent des mois et suppriment certaines qualités de l'appareil.

« Dans la discussion des prix et l'établissement des marchés, les services apportent le même esprit tâtilon, préoccupés qu'ils sont peut-être, par la peur des Commissions parlementaires des marchés, d'empêcher les constructeurs de gagner de l'argent. Cette mesquinerie se manifeste — ajoutaient les constructeurs — surtout dans les marchés de prototypes. On peut poser en fait constant que, sur un prototype acheté par l'Etat, le constructeur perd le tiers, parfois la moitié des frais qu'il lui a fallu engager pour le concevoir et l'établir.

« Les services d'études — continuaient-ils — nous sont jalousement fermés pour toutes les recherches et mises au point ; ils ont d'ailleurs des effectifs ridiculement insuffisants. »

Les services techniques et industriels ne laissaient pas ces critiques sans réponse. D'après eux, en effet, les lenteurs qui leur étaient reprochées étaient imputables, en réalité, aux constructeurs qui ne mettaient peut-être pas toute leur bonne volonté à les aider ; ils ajoutaient que leur personnel et leurs installations ne pouvaient être ni plus nombreux, ni mieux équipés, en raison des crédits insuffisants dont ils disposaient.

Du côté de l'aviation strictement commerciale, mêmes doléances :

On accusait les compagnies de ne songer qu'à profiter des subventions de l'Etat, plutôt qu'à mettre sur pied une véritable exploitation commerciale, de manquer d'initiative en s'abstenant d'établir des services de nuit et, enfin, de ne rien faire pour prévenir les accidents.

A quoi les compagnies répondaient, tout d'abord, en se plaignant de leur situation financière et en dénonçant la précarité des contrats qui les empêchait d'élaborer de larges projets, d'engager des frais d'établissement dont l'amortissement serait difficile, et d'échelonner, sur un nombre suffisant d'années, le remboursement normal des emprunts.

Aussi demandaient-elles que la durée d'application des conventions fût portée à trente ans et que l'Etat ne se contentât plus seulement d'autoriser des émissions d'emprunt dans le public, mais encore leur accordât sa garantie d'intérêt et d'amortissement.

Par ailleurs, les compagnies invoquaient l'infériorité du matériel dont la conception ne répondait pas aux besoins de l'aéronautique marchande et ne leur permettait pas d'abaisser le prix de revient de la tonne kilométrique.

Enfin, elles démontraient l'impossibilité d'effectuer des vols de nuit, en raison de l'insuffisance de balisage des lignes et de l'éclairage défectueux des aérodromes.

Et pourtant, elles soulignaient que le nombre des accidents, survenus dans l'exploitation commerciale, était faible en soi-même, par rapport au nombre de kilomètres parcourus : 12 accidents en 17 mois (1^{er} Janvier 1927-1^{er} Juin 1928) pour 8.400.000 kilomètres.

Ces plaintes qui dévoilaient le mécontentement des milieux intéressés, malgré les sacrifices de l'Etat

en leur faveur, étaient toutes empreintes de vérité.

« L'Aéronautique Française donnait ainsi au visiteur le spectacle d'une maison dont tous les locataires, devant la porte de leurs logements respectifs, auraient, d'étage à étage, échangé des griefs amers » (3).

En réalité, le vice du système français provenait de ce qu'il n'existait plus aucune unité de direction, aucun programme raisonné et échelonné sur plusieurs années.

En résumé, l'organisation de l'aviation française était en quelque sorte « anarchique », selon l'acception originaire du mot.

Depuis plusieurs années déjà, dans les milieux d'aviation et dans les milieux parlementaires, on entendait soutenir qu'indépendamment des remèdes particuliers qui pourraient être apportés à chacun des maux dont souffraient respectivement la technique, la construction et l'aéronautique marchande, une grande mesure générale devait être prise, mesure qui permettrait précisément d'appliquer tous ces remèdes particuliers : la création d'un Ministère de l'Air.

Cette idée n'était pas nouvelle, mais elle connut bien des vicissitudes.

En Janvier 1920, un sous-secrétariat d'Etat de l'Aéronautique et des Transports avait été créé et rattaché au Ministère des Travaux Publics. Confié à cette date à M. P. E. Flandin, il resta sous sa direction jusqu'en 1921, époque à laquelle M. Laurent-Eynac fut appelé à lui succéder.

Cet organisme qui avait absorbé les attributions de « l'Organe de Coordination » paraissait déjà insuffisant à certains et dès 1922, M. Jean Fabry, député, réclamait un Ministère de l'Air. M. Henry Paté, de 1923 à 1927, préconisait la même mesure et, en Juin

(3) Rapport Renaudel, 1929, précité.

1926, il déposait même une proposition de résolution (4) tendant à « transformer le sous-secrétariat de l'Aéronautique en Ministère de l'Air et y grouper tous les services de l'aéronautique répartis dans les divers ministères ».

Cette proposition ne fut pas retenue et, bien au contraire, un mois plus tard, lors de la formation du quatrième Ministère Poincaré, par mesure d'économie, le sous-secrétariat fut supprimé et transformé en une Direction générale dépendant du Ministère du Commerce. Cette disparition fut suivie — simple coïncidence, sans doute — d'une augmentation du nombre des accidents, de l'échec de nombreux raids et du déclin de notre trafic aérien.

L'opinion publique s'étonnait et la presse tout entière commençait à dénoncer la situation défec-tueuse de notre organisation aéronautique lorsque, le 8 Septembre 1928, la catastrophe de Toul (5) vint hâter la décision du Gouvernement. Huit jours plus tard, le 15 Septembre, sous le même gouvernement de M. Poincaré, le Ministère de l'Air était créé et confié à M. Laurent-Eynac (6).

Restaient à définir le domaine, les attributions et les prérogatives du nouveau Ministère.

Deux conceptions s'opposaient (7).

D'un côté, celle de l'ancien Sous-Secrétariat élargi et haussé à la dignité de Ministère, centralisant recherches techniques, contrôle des fabrications, météorologie, gestion des terrains, bases et infrastructure, instruction des pilotes et mécaniciens, et administration de l'aéronautique marchande.

Formule purement civile, commerciale, très

(4) Documents parlementaires : n° 2934.

(5) Mort de M. Bokanowski.

(6) Decret du 14 septembre 1928.

(7) Pour cette discussion nous ne pouvons mieux faire que de renvoyer à la thèse précitée de M. Gilbert Nebout. Elle y a été exposée très complètement.

prudente, d'où était exclue l'administration du personnel tactique (militaire et marine) et l'emploi du matériel de guerre.

D'un autre côté, et en opposition, la conception du Ministère intégral, maître de tout le domaine de l'Air, même de l'armée.

Formule très discutée, notamment dans les milieux militaires où, après avoir rappelé que le Ministère de la Marine ne s'occupait pas de la Marine marchande, on semblait mettre en doute la possibilité de maintenir dans ces conditions, la coopération étroite qui, en cas de guerre, devait nécessairement exister entre les différentes armes.

Le gouvernement trancha la discussion en établissant par *décret du 2 Octobre 1928* un régime mixte.

Ce décret tint compte, en effet, de quelques objections des Ministères de la Marine et de la Guerre, car, s'il réalise la centralisation de tous les services aéronautiques sous l'autorité du Ministère de l'Air et s'il prépare la création de l'Armée de l'Air, il est cependant corrigé, par certaines réserves importantes.

C'est ainsi que le personnel de l'aéronautique maritime qui est embarqué sur des bâtiments, reste encore sous les ordres directs du Ministre de la Marine et que, de plus, le Ministre de l'Air doit « mettre de façon permanente les formations nécessaires à la disposition des Ministres de la Guerre, de la Marine et des Colonies, en ce qui concerne leur utilisation tactique, en coopération avec les armées de terre et de mer et leur instruction en liaison avec les autres armes ».

Ces dispositions n'ont pas calmé les appréhensions des détracteurs d'un Ministère de l'Air intégral, mais s'il faut reconnaître que des difficultés peuvent surgir au cours du fonctionnement, il y a lieu de se demander si les avantages certains que procurera à l'Aéronautique Française l'unité d'action ne vien-

dront pas contrebalancer les inconvénients signalés, et qu'une bonne entente entre les différents départements ministériels ne manqueraient pas de faire disparaître en cas de conflit.

Comme nous l'avons exposé dans le précédent chapitre, tous les pays ont réalisé l'unité de direction de l'Aéronautique : L'Angleterre et l'Italie ont un Ministère de l'Air à la fois civil et militaire. L'Allemagne, à laquelle seule une aviation civile est permise, a centralisé les services aéronautiques au Ministère des Transports, les Etats-Unis ont assuré la liaison entre les différents départements par la création d'un Conseil Supérieur, constitué par les trois Sous-Secrétaires d'Etat. La France, en présence surtout des bons résultats obtenus dans ces mêmes pays, ne pouvait que suivre leur exemple.

Le seul danger d'une telle centralisation provient de ce que le Gouvernement confiait à un seul homme — mais qui aurait pu n'être pas à la hauteur d'une tâche aussi considérable — le soin de restaurer l'aviation française. Il fallait, en effet, créer de toute pièce, une organisation suffisamment puissante et souple.

Ce fut le premier problème auquel M. Laurent-Eynac se consacra.

SECTION II. — *Organisation du Ministère de l'Air* (8)

I° *Organisation intérieure.*

A la tête de l'organisme est le Ministre assisté d'un Secrétaire Général et des membres de son cabinet.

(8) Cf. Annexe page 178 : Tableau sur l'organisation actuelle du Ministère de l'Air (Rapport de M. Renaudel 1930). Le nouveau ministère ne semble pas encore avoir trouvé sa formation définitive. Des décrets le modifient constamment. Nous ne pouvons donner qu'un *aperçu* de son organisation en mars 1930.

C'est ainsi, par exemple, que le *Service de la Navigation Aérienne* (rattaché jusqu'à ce jour à la Direction de l'Aéronau-

Le Secrétaire Général a pour mission essentielle de contrôler le fonctionnement de tous les organes administratifs, de coordonner leurs efforts et de représenter le Ministre partout où il ne peut paraître lui-même (9).

Près du Ministre et du Secrétaire Général sont placés 3 bureaux chargés d'attributions spéciales (relations avec les journaux, propagande, organisation des raids, records, distribution des récompenses, etc...) et les inspecteurs généraux (au nombre de 2 pour la partie technique et d'un pour les formations militaires).

Ensuite viennent les grands services ou directions :

1° *L'Etat-Major de l'Armée de l'Air.* — Dirigé par un général, Chef d'Etat-Major, assisté de deux sous-chefs, l'un pour l'aviation terrestre, l'autre pour l'aviation militaire.

2° *La Direction Générale Technique* (10), investie de la charge de diriger et contrôler les études et expériences techniques, de passer les commandes de l'Etat et de surveiller les livraisons.

3° *La Direction des Transports Aériens*, chargée de tout ce qui concerne l'aéronautique marchande (création de lignes, octroi de subventions, surveillance des compagnies, législation aérienne, ententes avec les autres pays, etc..).

tique marchande) vient d'être supprimé par décret en date du 30 Avril 1930 (J. O., 4 Mai 1930). Il est remplacé par trois établissements régionaux autonomes qui ont leur siège respectif à Paris, Marseille et Alger et relèvent directement du Ministre de l'Air.

(9) Les attributions du Secrétaire Général (M. Couhé) ont été précisées et délimitées par un décret du 30 novembre 1929. Un décret du 18 janvier 1930 (J.O. 19-1-30) prévoit qu'en cas d'absence ou d'empêchement, le Secrétaire Général est remplacé par le Directeur du Contrôle du Budget et de la Comptabilité Générale.

(10) M. Caquot, Directeur.

4° *La Direction de la Comptabilité.*

5° *Le Service du Personnel.*

6° *Le Service Central de la Sécurité Aérienne*, qui a été adjoint au mois d'Avril 1929 et qui, par son importance, mérite une mention particulière. Il a vue, en effet, sur toute l'aéronautique française et s'occupe de réunir et d'étudier les éléments nécessaires à la solution du problème de la sécurité sur tous ses aspects : personnel, matériel et routes aériennes. Ce service communique ses travaux à la « Commission Supérieure de la Sécurité Aérienne » présidée par le Ministre (11).

II° *Organisations extérieures.*

En dehors du Ministère, mais dépendant étroitement de lui, et rattachés à chaque Direction, il existe un ensemble d'organismes secondaires, destinés soit à compléter l'action de l'Etat-Major de l'Air (Service de ravitaillement des escadrilles, école des hautes études militaires de Versailles, etc...) soit à assurer l'administration des aérodromes, terrains de secours, bases d'hydravions, soit à gérer les différents services techniques et industriels : (bibliothèque, expériences, contrôle de fabrication), soit enfin à étudier les phénomènes atmosphériques : Office National de Météorologie (12).

(11) Discours de M. Laurent-Eynac, lors de la discussion du Budget du Ministère de l'Air, au Sénat (2° Séance du 29 Mars 1930. J.O.; Débats Parlementaires, dimanche 30 mars 1930, p. 599). « Nous avons estimé indispensable de créer un *Service Central de la Sécurité* qui aura pour premier souci d'organiser cette année, à Paris, un Congrès International de la sécurité, réunissant les représentants de toutes les aviations du Monde. Ce service centralisera désormais au Ministère de l'Air, pour le compte de toutes les aviations : militaire, maritime et coloniale, toute la procédure relative aux accidents, les statistiques, les documents relatifs aux études de matériels et de dispositifs, aux recherches, soit dans l'ordre du planeur, soit du moteur, soit dans l'ordre des dispositifs de sécurité ».

(12) Un arrêté ministériel du 19 Avril 1930 (J. O. 26 Avril

De plus, le Ministre a jugé utile de constituer auprès de lui un *organe consultatif* chargé d'assurer la coordination des efforts et le développement rationnel de l'Aéronautique marchande dans le cadre des intérêts généraux.

Cet organe comprend un *Conseil Supérieur des Transports Aériens*, assisté de deux Comités, l'un de l'Exploitation technique, l'autre de l'Exploitation commerciale (13).

Le Conseil Supérieur des Transports Aériens. — Il est composé en plus d'un Président nommé par décret, de 45 représentants des intérêts généraux de la Nation, de 3 Administrateurs français désignés par le Conseil d'Administration de chacune des Compagnies et du Directeur Général des mêmes Compagnies, d'un représentant du Comité Central des Compagnies de Navigation Aérienne, d'un représentant élu du personnel navigant de chacune des Compagnies subventionnées et de 5 représentants français de l'industrie des transports aériens non subventionnée, désignés par le Ministère de l'Air.

Le Directeur de l'Aéronautique marchande fait office de commissaire du gouvernement. Les représentants des intérêts généraux de la Nation comprennent notamment :

- a) Le président de la Section des Travaux Publics au Conseil d'Etat.
- b) Un représentant de chacun des ministères des finances, des affaires étrangères, du commerce et de l'industrie, des travaux publics, des colonies, de la marine marchande et de l'intérieur.

1930) vient de créer au Ministère de l'Air une *Commission Consultative de Coordination de la Météorologie nationale*.

(13) Décrets des 10 Mai 1929, 30 décembre 1929 et 30 Janvier 1930 (J.O., 2 Février 1930).

- c) Trois représentants du Ministère des Postes, Télégraphes et Téléphones.
- d) Un représentant de l'aviation nationale.
- e) Un représentant du Conseil Supérieur de la Défense Nationale.
- f) Un représentant du Conseil National Economique.
- g) Un représentant de la Chambre de Commerce de Paris et 3 des autres Chambres de Commerce.
- h) Deux représentants des industries aéronautiques.
- i) Un représentant des Compagnies de Chemins de fer.
- j) Un représentant des Compagnies de Navigation maritime.
- k) Trois représentants des Associations Aéronautiques régulièrement constituées.
- l) Deux représentants de la presse.

Le Président et les Membres du Conseil sont nommés pour 3 ans et leur mandat peut être renouvelé.

Ce Conseil Supérieur, ainsi constitué, est obligatoirement consulté par le Ministre de l'Air sur les projets de loi ou règlements généraux concernant la Navigation aérienne, ainsi que sur les questions touchant l'organisation générale et le régime financier des divers réseaux aériens.

Il donne également son avis sur les questions intéressant les transports aériens dont le Ministre juge utile de le saisir.

Le Comité de l'Exploitation Technique est composé du Directeur général des Services techniques, Président, du directeur de l'Aéronautique marchande, du Directeur général et du Chef de Service compétent de chacune des Compagnies subventionnées, des représentants élus du personnel navigant des Compagnies, siégeant au Conseil Supérieur, d'un re-

présentant de l'industrie des transports aériens, non subventionnée, siégeant au Conseil Supérieur, d'un représentant du Bureau Veritas, de trois ingénieurs de l'Aéronautique, de trois représentants de l'Industrie aéronautique, d'un représentant de l'O. N. M. et de deux membres désignés par le Ministère de l'Air.

Ce comité est obligatoirement consulté sur les programmes de construction et l'agencement du matériel. Il peut faire au Ministre toute suggestion relative à l'exploitation technique.

Le Comité de l'Exploitation Commerciale est composé du Directeur de l'Aéronautique marchande, Président, des Chefs de Service compétents et du Directeur général de chaque Compagnie subventionnée, des représentants élus du personnel navigant siégeant au Conseil Supérieur, des représentants des Chambres de Commerce et, en général, de tous les membres du Conseil Supérieur des Transports Aériens, excepté ceux qui font partie du Comité de l'Exploitation technique (14).

Ce Comité est obligatoirement consulté sur les horaires et les tarifs proposés par les entreprises, les relations des services aériens entre eux, et avec les autres entreprises de transports, les questions touchant l'utilisation postale des services aériens. Il peut être appelé par le Ministre à donner son avis sur toutes les questions commerciales intéressant les transports aériens. Toutes ces fonctions sont gratuites.

Le Ministère de l'Air réalise donc une centralisation absolue et tout à fait judicieuse de tout ce qui touche à l'aéronautique.

Cette organisation a, en effet, le mérite, tout en maintenant au Ministre une autorité très étendue,

(14) Pour la composition exacte de ces différents organismes, Cf. décret du 30 Janvier 1930 (J.O., 2 Fév. 1930).

de ne pas négliger les conseils des milieux intéressés et de leur permettre une véritable collaboration avec les services administratifs.

Bien que les avantages et les inconvénients d'un organisme de cette sorte ne puissent apparaître sans le recul du temps, on peut dès maintenant reconnaître que l'œuvre de M. Laurent-Eynac se révèle, en tous points, remarquable, surtout si l'on considère la rapidité avec laquelle elle fut conçue — en moins de 7 mois (15 Septembre 1928-fin mars 1929, car les modifications récentes ne sont que des modifications de détail) — et la façon dont elle le fut (par simples décrets ou même par des arrêtés ministériels).

Mais M. Laurent-Eynac ne borna pas là son activité et, dès son arrivée au pouvoir, il mit sur pied un plan méthodique, destiné à sauver cette aéronautique française « gravement malade ».

Ce plan comportait, en quelque sorte, deux parties : l'une, dont on pouvait poursuivre la réalisation immédiate, avait trait, en premier lieu, au *problème technique* et comportait, par ailleurs, certaines *modifications aux contrats des Compagnies de Navigation Aérienne* ; l'autre, qui entraînait un bouleversement profond des conventions existantes, ainsi qu'une étude minutieuse des réformes à envisager, visait la *réorganisation générale de l'aéronautique marchande*. Une œuvre aussi importante ne pouvait trouver place dans une loi de finances, ni être discutée amiablement et rapidement avec les compagnies intéressées.

Cette différence fait comprendre qu'il y ait lieu d'étudier séparément, tout d'abord, l'œuvre déjà accomplie, au point de vue technique principalement, ainsi que les résultats obtenus ou espérés, et en second lieu, les Projets du Ministère de l'Air.

CHAPITRE IV

L'ŒUVRE ACCOMPLIE PAR LE MINISTÈRE DE L'AIR DEPUIS SA CRÉATION

A. — *Technique*

Le 30 Octobre 1928, M. Laurent-Eynac déclarait à la Commission des Finances, qui lui avait demandé certains éclaircissements sur le budget proposé pour le Ministère de l'Air, que la crise de l'aviation était, essentiellement et avant tout, une crise de matériel.

L'aviation, d'après le Ministre, devait s'orienter vers la solution des problèmes techniques de haut rendement et le remède devait consister à répartir, sous son autorité et sous sa responsabilité, les crédits de matériels entre les crédits d'études, les crédits de recherches et les crédits de constructions en série. En un mot, il apparaissait nécessaire de pratiquer une politique d'outillage industriel.

Le 21 Novembre 1928, à un banquet de l'Aéro-Club de France, le Ministre de l'Air précisait encore la tâche qui lui incombait :

« Le Ministère de l'Air (1) — disait-il — n'est pas une formule magique capable d'engendrer des miracles, mais sa constitution doit permettre l'ensemble des mesures de réformation nécessaire à notre essor, et il est vrai de dire que, sans sa constitu-

(1) Journée Industrielle du 22-11-28,

tion même, il eût été impossible de tenter ce redressement indispensable.

« Le fait dominant, c'est que l'ensemble de notre aviation souffre, à l'heure qu'il est, d'une crise de croissance et, pour mieux dire, en ce qui concerne les matériels, d'une crise de qualité. Le mal est surtout visible en matière d'aéronautique marchande, mais l'obligation s'impose aussi de doter notre aviation militaire et navale de machines modernes... Si les ressources de notre technique en matière de moteurs sont remarquables, au point que l'étranger a fait souvent appel à nos licences, il faut bien reconnaître qu'un long et patient effort nous requiert pour doter notre aviation métallique de gros tonnages, de machines modernes de commerce et de postes, de multiplaces et de multimoteurs ; pour perfectionner et régénérer notre outillage, pour organiser la standardisation, l'approvisionnement des matières premières et des alliages légers, hâter le renouvellement des types, activer la recherche et l'étude, développer l'enseignement, pour fixer la doctrine, répartir plus exactement l'ensemble des crédits, pour mettre un terme à ces défauts jumeaux : l'insuffisance des prototypes en qualité et leur excès en quantité ; l'abondance des stocks miliaries et l'insuffisance du matériel marchand ».

Ces projets multiples, le Ministère de l'Air a commencé de les réaliser au cours de 1929.

Le premier acte de M. Laurent-Eynac fut de faire voter par le Parlement un budget qui lui permit d'agir : les crédits alloués à l'aéronautique qui étaient, en 1928, de 1.067.390.930 francs (2) sur les-

(2) Le Budget de 1930 approche de 2 milliards (1.995 millions). Si l'on compare avec les autres puissances, on trouve : en francs : Allemagne, 200 millions (sans compter les nombreuses subventions particulières qui doublent presque ce chiffre. Cf. p. 43). — Italie, 1 milliard. — Angleterre et Etats-Unis, 2 milliards 500 millions.

quels 120 millions de crédits de paiement étaient consacrés aux constructions et études ; de plus, la loi de Finances mettait à la disposition du Ministère de l'Air et dans le même but (construction et études) 150 millions à titre de crédits d'engagement.

Ces sommes considérables ont surtout été employées à payer les marchés de prototypes, passés par la *Direction Générale Technique* suivant une formule bien faite pour encourager la création d'appareils nouveaux et le développement des bureaux d'études :

1° L'Etat assure le paiement des dépenses au fur et à mesure de la construction, au lieu de faire, comme précédemment, des avances dont le remboursement, en cas de défaillance du constructeur, s'obtient, en général, assez difficilement. Les dépenses de dessins et d'études sont payées en premier lieu, ensuite les dépenses de réalisation et enfin les essais.

2° L'Etat prend les risques principaux à sa charge ; le constructeur est payé de ses dépenses industrielles et si l'appareil a satisfait aux exigences qui lui évitent le rebut, il conserve le droit aux licences de construction. Si l'appareil ne réalise pas les performances requises, l'Etat est propriétaire de l'ensemble, éléments concrets et abstraits, sauf au cas où le constructeur, pour acquérir la propriété industrielle, rembourse la totalité des dépenses. Si l'appareil réussit des performances normales, le constructeur touche les dépenses des essais, plus un bénéfice et, si les performances sont supérieures, il a droit à une prime plus élevée.

D'autres primes jouent aussi lorsque le constructeur réalise une avance sur les délais inscrits au contrôle.

3° En compensation de cette aide puissante et du risque, l'Etat acquiert par le contrat, le droit de faire construire l'appareil dans les usines de série

prévues pour la mobilisation industrielle, moyennant redevances dégressives de licence.

Il est évident que les constructeurs ne sont pas astreints à passer ces marchés de prototypes et peuvent construire à leurs risques et périls, puis passer avec l'Etat un marché de fourniture.

Les projets soumis au *Service Technique* passent d'abord devant un certain nombre de commissions dont les titres définissent les attributions. Ce sont :

1° La Commission d'examen des projets d'appareils nouveaux de l'aéronautique.

2° La Commission d'admission des appareils prototypes.

3° La Commission d'admissibilité des appareils prototypes.

4° La Commission centrale des marchés de l'Aéronautique (chargée d'établir un cahier des charges).

Dans toutes ces commissions les utilisateurs sont représentés (Services du Ministère ou Service des Compagnies subventionnées).

Ce système doit évidemment encourager considérablement l'aviation et permettre à un grand nombre de bureaux d'études de se créer, mais on peut se demander si cette méthode facilitera le développement d'un programme raisonné. Elle fait appel beaucoup plus à l'invention qu'à la recherche et M. Renaudel, dans le rapport sur le Budget de l'Air pour 1930, soulignait que, sur une quarantaine de marchés de prototypes, un seul marché d'hydravions gros-porteurs avait été passé.

L'un des avantages de ce système est cependant de permettre à l'Etat de jouer le rôle de régulateur, puisque les nouveaux contrats lui réservent la licence des appareils et par suite, la possibilité de ré-

partir les commandes éventuelles dans l'industrie. Il lui facilite donc l'action directe sur les industriels pour les inciter à réaliser entre eux de puissantes ententes.

La concentration économique est, en effet, indispensable à la prospérité de l'industrie aéronautique et à la défense nationale, car elle permet tout à la fois de lutter plus efficacement contre la concurrence étrangère, en déterminant une baisse du prix de revient pour la construction en grande série et, d'augmenter le potentiel de production des usines en cas de mobilisation industrielle.

Pour obtenir ce résultat, le Ministère de l'Air et le Service Technique se sont efforcés d'agir en ce sens sur la Chambre Syndicale et quelques résultats peuvent déjà être enregistrés. C'est ainsi que les ateliers d'aviation Louis Bréguet viennent de conclure (3) un accord industriel avec la Société Hispano-Suiza, la Société Louis Renault et les Avions Léon-Olivier, accord aux termes duquel chacune de ces firmes doit spécialiser son activité sur certains types de moteurs ou d'avions et adhérer à un organisme commun qui sera constitué pour les ventes à l'étranger.

La *Direction Générale Technique* (4) ne s'est pas bornée à encourager l'effort industriel et semble s'être efforcée de développer les collaborations extérieures et la création d'organismes d'enseignement. Le budget de 1929 avait accordé à ce titre 9 millions qui ont été employés à alimenter :

a) Les études des laboratoires du service des recherches (création d'un avion mu par moteur Diesel)

(3) Information financière, 19-1-30.

(4) Pour l'organisation générale des Services Techniques de l'Aéronautique : cf. Annexes, page 179 (Plan pris dans le rapport de M. Renaudel, 1930).

b) Les travaux de collaborateurs scientifiques extérieurs (18 collaborations ont déjà pu être obtenues).

c) Les efforts coordonnés par le C.F.P.Aé. pour développer les recherches intéressant la sécurité.

d) La création d'un ensemble d'enseignement scientifique destiné à provoquer des progrès dans la technique aéronautique. (Ecole Nationale Supérieure d'Aéronautique (5), Institut de mécanique des Fluides, à Paris, Enseignement de la Mécanique des Fluides, dans les Universités de Province, Chaire au Collège de France, Ecole de dessinateurs d'aéronautique et Ecole de mécanique de précision de Besançon.)

Il faut enfin signaler la création d'un *Conseil Supérieur des Recherches scientifiques* au Ministère de l'Air, organe consultatif chargé de donner son avis sur toutes les questions que posent le développement des études scientifiques utiles au progrès de l'aéronautique et la coordination des enseignements (6).

(5) C'est l'article 108 de la loi de Finances du 30 Décembre 1928 qui a autorisé la création de cette école appelée aujourd'hui : *Ecole Nationale d'Application de l'Aéronautique*. Un décret du 26 janvier 1930 (J.O. 3 et 4 Fév. 1930) a fixé les droits de scolarité. Elle ouvrira en Octobre 1930.

(6) Par arrêté du Ministre de l'Air en date du 12 Décembre 1929 (J.O. 15 Décembre 1929), la composition du Conseil Supérieur des Recherches scientifiques a été complétée par l'addition des Membres de droit suivants :

L'Inspecteur général Technique du Ministère de l'Air, le Directeur général des forces aériennes, le Directeur de l'aviation marchande, le Directeur de l'O. N. M., le Directeur de l'Office National des Inventions et Recherches Scientifiques, le Directeur de l'Office National des Combustibles Liquides, les Directeurs des Instituts de mécanique des fluides des Universités de Province, le Secrétaire Général des Services Techniques (qui remplit les fonctions de secrétaire).

Il est intéressant de noter que des membres supplémentaires peuvent être nommés, sur la proposition du Conseil lui-même, parmi les personnalités scientifiques qu'il peut juger utile d'associer à ses travaux.

Il est bien difficile d'apprécier dès maintenant les mérites de cette nouvelle organisation de l'enseignement aéronautique et de la technique elle-même ; pourtant, il est possible, semble-t-il, d'espérer d'excellents résultats. A première vue, il apparaît, en effet, qu'on ne pouvait rien créer de plus efficace pour remédier à l'infériorité de notre industrie aérienne :

Puissants encouragements apportés aux bureaux d'études qui jusqu'ici végétaient et, par conséquent, probabilité de progrès techniques ;

Politique indirecte d'outillage, en favorisant la concentration des entreprises industrielles ;

Enfin, création d'un enseignement aéronautique et développement d'un large mouvement scientifique, susceptible de fournir aux milieux intéressés les collaborateurs expérimentés qui leur manquaient.

Il ne faut pas perdre de vue que cet effort de conception et de réalisation fut exécuté en un an ; aussi faut-il rendre un juste hommage aux qualités de travail, d'énergie et de ténacité qui ont dû être déployés par ceux qui l'ont accompli. Et cela nous autorise à penser que le redressement de l'industrie aéronautique française sera rapidement achevé. Certains symptômes le laissent déjà espérer : réduction du nombre des accidents et conquête, ces derniers mois, de nombreux records dont nous étions dépossédés (7).

B. — *Navigation Aérienne*

Infrastructure. — Le Ministère de l'Air obtint lors du vote du budget de 1929 une somme de 106.385.000 francs pour les installations qu'il désirait

(7) Le 1^{er} Mai 1930, la France possédait 29 records contre 26 à l'Allemagne et 14 aux Etats-Unis, sur 81 records homologués. (Cf. article de M. Léon Jacob dans la Revue des Vivants du 1^{er} Mai 1930).

effectuer, étant entendu qu'en raison de l'importance des travaux à exécuter, une certaine quantité de crédits, certainement inutilisés en 1929, serait reportée à l'exercice suivant.

Un programme de construction étendu sur deux ans est en voie de réalisation.

L'exécution de ce programme est confiée non plus au Service de la Navigation Aérienne, mais au *Service des Bases* (rattaché à la Direction générale de l'Aéronautique) qui, dans un but d'unification, est chargé des installations de toute l'aéronautique. Ce service utilise les crédits qui lui sont alloués à l'acquisition de terrains de secours, à l'amélioration des aérodromes, à l'établissement des transmissions téléphoniques ou par T. S. F. (réseau radio-météorologique, réseau radio-aérien, réseau radio-terrestre) au balisage (jalonnement des itinéraires par des feux peu puissants, mais nombreux, distants d'une dizaine de kilomètres ; établissement de phares à éclipses pour signaler les terrains de secours et les aérodromes, phares au néon, phares à éclat, à grande puissance sur des points remarquables : Mont-Afrique, Mont-Valérien, Le Bourget, Lyon), à l'équipement des terrains par des projecteurs d'atterrissage, des fusées éclairantes, des feux de délimitation et par l'indication du sens des vents (8 et 9).

Il est intéressant de signaler que le Ministère cherche à décentraliser la gestion des aérodromes et qu'il a commencé, dans ce but, à passer des contrats avec les Chambres de Commerce des principales villes desservies, Bordeaux et Lyon, par exemple (10).

(8) Le balisage par ondes radioélectriques au moyen des câbles Loth ou de radiophares est à l'étude.

(9) Faute de documents, il est difficile de déterminer exactement à l'heure actuelle quels ont été les travaux de ce service, mais son activité paraît avoir été intense et c'est ainsi que certaines lignes telles que Paris-Marseille sont entièrement balisées.

(10) J.O. 23 Novembre 1929, p. 12.679.

Ces contrats n'ont d'ailleurs pas encore été agréés par le Parlement. Quoiqu'il en soit, les dispositions générales du projet consistent à octroyer pour 50 ans : terrains, installations, outillages actuels, et exclusivité d'exploitation, avec faculté d'extension, à la Chambre de Commerce intéressée, à charge pour cette dernière d'exécuter les travaux nécessaires et d'assurer l'exploitation du port. Pendant 5 ans, l'Etat accorde une subvention destinée à combler les déficits éventuels. Cette méthode paraît judicieuse, car il est incontestable que ces organismes connaissent fort bien les besoins et les ressources économiques de la région qu'ils représentent et qu'ils ont tout intérêt, par une bonne administration, à rechercher le développement des courants d'échange.

Il faut enfin noter qu'actuellement un effort semble être déployé en vue du développement de l'aviation de tourisme. Au budget de 1930, figure l'inscription d'un crédit de 5 millions pour permettre au Ministre de donner des primes d'achat et d'entretien dans ce sens. Il est prévu également deux inscriptions de crédits de 500.000 francs et de 200.000 francs pour permettre l'achat et l'entretien, par des clubs, d'avions légers ou d'avions de tourisme en vue de l'entraînement de leurs membres.

« Il faut qu'à côté de l'effort de l'Etat pour l'aviation militaire, à côté de l'effort de subventions que fait l'Etat pour l'aéronautique marchande, naisse et se développe dans notre pays et toutes proportions gardées, à l'exemple de ce qui a été fait en Angleterre, en Amérique, en Allemagne, une aviation de tourisme, une aviation privée, qui nous fournira des éléments jeunes, entraînés, une aviation de travail, une aviation de réfection du cadastre, une aviation de photographie. Il y a là un effort civil de l'adaptation de l'aviation aux besognes commercia-

les, aux besognes économiques dont on peut attendre les meilleurs résultats » (11).

Exploitation. — Le Ministre de l'Air a parfaitement compris que le système actuel des subventions accordées aux compagnies de Navigation Aérienne était insuffisant ; aussi entreprit-il de doter l'aéronautique marchande d'un statut nouveau propre à intensifier le trafic aérien.

En attendant que les projets fussent sanctionnés par le Parlement, il a cru nécessaire d'apporter certaines modifications aux contrats en cours. C'est ainsi que, par décret du 26 *Janvier* 1929 portant approbation du cahier des charges communes applicables en 1929 aux compagnies de Navigation Aérienne qui ne sont pas titulaires d'un contrat de longue durée et par deux autres décrets en date, l'un du 22 *mars* 1929 vis-à-vis de la Compagnie Air-Union ligne d'Orient, l'autre du 27 *mars* 1929 vis-à-vis de la Société Générale de transport aérien, il a édicté :

En premier lieu, que, dorénavant, les appareils pourraient, dans une proportion fixée par la convention, être de construction étrangère et, que, par ailleurs, le Ministre de l'Air aurait la faculté d'imposer à l'entreprise l'utilisation d'appareils de conception étrangère, mais seulement dans une proportion de 10 % de la flotte en service.

(11) Discours de M. Laurent-Eynac au Sénat, 29 Mars 1930. (J.O., 30 mars 1930, p. 601).

Une *Commission d'aviation de Tourisme* a été créée par Arrêté Ministériel en date du 27 *Mars* 1930 (J. O. 5 *Avril* 1930). Cette commission comprend : 5 représentants du Ministère de l'Air, 4 représentants de la Fédération Nationale Aéronautique, 3 touristes aériens désignés par le Ministre. Elle devra formuler son avis sur toutes les questions concernant le développement du tourisme aérien. Les membres de cette nouvelle commission ont été désignés par Arrêté ministériel du 11 *Avril* 1930 (J. O. 13 *Avril* 1930). M. Couhé, Secrétaire Général du Ministère de l'Air, en a été nommé Président.

En second lieu, que « la prime de parcours fixée pour chaque kilomètre parcouru comprendrait désormais deux éléments, l'un proportionnel à la puissance motrice totale du ou des moteurs montés sur l'appareil, l'autre variant suivant les caractéristiques de l'appareil ».

Ces innovations répondent à une double préoccupation ; tout d'abord libérer les entreprises de Navigation Aérienne du joug des constructeurs français en leur permettant de faire appel aux étrangers et par conséquent obliger les industriels à faire mieux et à meilleur compte. Ensuite, intéresser les compagnies à renouveler leur matériel et à suivre l'évolution technique par une judicieuse conception de la prime de parcours calculée non plus seulement en raison du nombre de kilomètres parcourus en voyages réguliers et en raison du tonnage transporté, mais encore, en fonction de la puissance et des caractéristiques de l'appareil.

Ces réformes bienfaisantes en ce qu'elles appuient en quelque sorte les transformations de la technique, ont apporté certaines améliorations dans le trafic aérien. Elles ont notamment augmenté la confiance du public dans le matériel employé. Mais, elles sont encore insuffisantes, surtout si l'on souligne que le chiffre global des subventions allouées aux Compagnies a été, en 1928, de 115 millions et en 1929, de 172 millions.

En 1928, l'activité des compagnies de Navigation Aérienne a été sur 22.053 kilomètres de lignes, de 7.184.451 kilomètres parcourus avec un trafic effectif de 19.698 passagers, 1.156.417 kilogrammes de messagerie, 130.385 kilogrammes de poste et un trafic kilométrique de 9.960 passagers-kilomètres (par milliers), 682.494 tonnes kilométriques de messagerie et 232.276 tonnes kilométriques de poste.

Si l'on cherche à déterminer le rendement éco-

nomique des différentes compagnies on obtient les chiffres suivants :

	Subventions	Autres recettes	Dépenses	Rapport rec.-dép.
Compagnie générale Aériopostale	60.550.000	14.483.989	92.122.174	16
Air-Union	17.050.000	8.955.554	25.291.161	35
C. I. D. N. A. . . .	22.041.000	9.060.283	28.502.937	32
Société génér. de Transports . . .	8.400.000	2.648.464	11.451.533	23

En 1929, du 1^{er} Janvier au 30 Avril, le trafic a été de 2.124.639 kilomètres parcourus, avec un trafic effectif de 3.431 passagers, 301.754 kg. de messageries, 39.619 kg. de poste et un trafic kilométrique de 1.843 passagers kilomètres, 168.398 tonnes kilométriques de messageries et 82.124 tonnes kilométriques de poste.

Ces chiffres, si on les rapproche de ceux qui sont précédemment cités au Chapitre I (12) traduisent une légère augmentation de l'activité aérienne, mais font cependant ressortir la nécessité d'une nouvelle organisation de l'aéronautique marchande dont les rendements commerciaux s'avèrent d'autant plus insuffisants que les sommes mises par l'Etat à la disposition des compagnies sont plus importantes.

(12) Cf. supra, pages 33 et 34.

CHAPITRE V

L'ŒUVRE DU MINISTÈRE DE L'AIR EN VOIE DE RÉALISATION. — LES NOUVELLES CONVENTIONS INTERVENUES ENTRE L'ÉTAT ET LES COMPAGNIES DE NAVIGATION AÉRIENNE (1)

L'ampleur de la réforme qu'il avait à réaliser n'échappait pas à M. Laurent-Eynac lorsqu'il fut nommé Ministre de l'Air en 1928. Aussi se mit-il immédiatement au travail pour doter le plus rapidement possible l'aéronautique marchande française du statut d'ensemble qui lui manquait.

Dès le 8 mars 1929, il déposait sur le bureau de la Chambre des Députés un projet de loi où le Gouvernement dévoilait la politique qu'il croyait devoir adopter pour assurer le développement du trafic aérien et la prospérité des compagnies de navigation.

Ce projet de loi comporte trois parties (2) :

a) Un exposé des motifs où l'on trouve les raisons qui ont déterminé la constitution de trois grands réseaux aériens et leur concession à de puissants groupements.

b) Le texte d'une des conventions.

c) Le cahier des charges auquel serait assujettie la compagnie concessionnaire de ce réseau.

(1) Ces conventions ont été signées dès le mois de Février 1929, mais n'ont pas encore été ratifiées par le Parlement. Elles sont soumises à l'heure actuelle aux diverses commissions intéressées (M. Mâle, rapporteur).

(2) Cf. Annexes, page 137.

I. — *Exposé des motifs*

L'auteur après avoir souligné l'importance prise par l'aviation commerciale dans les préoccupations économiques des nations et indiqué la situation favorable que crée à la France sa position géographique pour le tracé des grandes lignes aériennes, déclare que *les entreprises de Navigation Aérienne ne sauraient se passer de la contribution de l'Etat* en raison d'une part, de la concurrence extrêmement rude que se livrent les différentes aviations, fortes de l'appoint de leurs budgets nationaux, d'autre part, de l'impossibilité où elles se trouvent de transporter à l'heure actuelle des chargements suffisants à des taux rémunérateurs.

Il est donc indispensable de régler les conditions de cette *collaboration* en indiquant quelles en seront les bases et en précisant les obligations des bénéficiaires. « De telles conventions ne peuvent manquer — est-il dit — d'influer profondément sur la vie des entreprises et sur l'orientation de notre aéronautique marchande ; elles doivent donc tenir compte et des exigences de la situation présente des sociétés et des fins vers lesquelles le Gouvernement entend les diriger dans le cadre de notre politique économique ».

Cette politique comprend :

à l'extérieur, l'établissement des lignes qui unissent d'un côté, Paris aux grandes capitales de l'Europe, d'un autre côté, la France à l'Afrique du Nord, à l'A. O. F., à l'Amérique du Sud, et enfin à la Méditerranée orientale, à l'Indo-Chine et à l'Extrême-Orient.

à l'intérieur, l'établissement des lignes rayonnantes et transversales qui apporteraient le trafic aux lignes internationales et assureraient jour et nuit l'acheminement des correspondances postales.

Dans l'état actuel des choses, l'auteur souligne que les Compagnies ne sauraient réaliser ce pro-

gramme, car elles ne disposeraient pas de fonds suffisants pour renouveler le matériel volant qui devrait être spécialement établi en fonction du rendement commercial pas plus que pour opérer les installation des ports et organisations de toutes sortes qui leur incombent à l'étranger, l'équipement des routes aériennes à la charge de l'Etat ne pouvant s'effectuer que sur le territoire national.

Ces fonds nécessaires, elles ne peuvent, pour se les procurer, recourir actuellement au crédit parce que le capital investi dans des entreprises dispersées n'offre pas de garanties suffisantes aux prêteurs et parce que l'exploitation de ces Sociétés ne progresse pas vers une situation bénéficiaire. Et cela, d'autant plus que leur situation financière est aggravée par les difficultés internationales et la concurrence que les lignes françaises se font entre elles à l'étranger sans souci de leur réputation commerciale.

Dans ces conditions, il est apparu nécessaire au Ministre de grouper l'ensemble des Compagnies et des lignes françaises en trois grands réseaux dont la concession serait accordée pour une durée limitée.

En somme, dans cet exposé des motifs, le Ministre, fort de l'expérience acquise au cours de ces dernières années, constate :

1° Le caractère *d'entreprises nationales* donné dans les différents pays aux compagnies de Navigation Aérienne qui sont considérées, non seulement comme économiquement utiles au pays, mais comme indispensables à l'expansion et à la divulgation de l'influence nationale à l'extérieur. D'où, intérêt pour l'Etat de les assurer de sa protection et de son aide.

2° La nécessité en Europe de concevoir des lignes aériennes internationales et de ne tenir les lignes intérieures que comme secondaires.

3° La faiblesse des moyens d'action des compa-

gnies à l'heure actuelle et la nécessité qu'il y a de les grouper pour diminuer la concurrence, tout en les dotant d'un régime suffisamment stable pour assurer leur prospérité et accroître leur crédit.

Avant de passer à l'examen des dispositions de la convention fixant les rapports de l'Etat et des futures compagnies, une remarque générale s'impose.

Il existe à l'heure actuelle six compagnies de Navigation Aérienne qui conservent leur liberté et la conserveront jusqu'à l'approbation des projets que nous étudions (3).

L'Air-Union-Aéronavale sur les lignes Londres, Paris-Marseille, Ajaccio-Tunis et Genève-Lyon.

La Société Générale de Transports Aériens sur les lignes Paris-Amsterdam et Paris-Berlin.

La Compagnie Internationale de Navigation Aérienne (C.I.D.N.A.) sur les lignes Paris-Prague-Varsovie et Prague-Constantinople.

La Compagnie Générale Aéropostale sur les lignes Marseille-Alger et Marseille, (Toulouse) Casablanca-Dakar-Natal-Buenos-Ayres (4).

La Compagnie Air-Union, lignes d'Orient, Marseille-Athènes-Syrie-Bagdad. (A l'heure actuelle,

(3) Pour être complet, il faudrait encore citer « la Compagnie Aérienne Française » seule Société de transports aériens non subventionnée et qui rend de grands services à la cause de l'aviation utilitaire en France (*Journée Industrielle du 30 Avril 1929* : discours de M. F. Gros, président du Conseil d'Administration qui résumait ainsi le programme de cette Société : « Créer le besoin d'avions »...). Il faudrait citer également la « *Société Transatlantique Aérienne* » qui, aux termes d'une convention intervenue le 2 Septembre 1929 et approuvée par décret en date du 16 Décembre 1929 (J. O. du 11 Janvier 1930), s'engage à effectuer un service de liaison aérienne entre le paquebot transatlantique « Ile-de-France » et la côte française d'une part, la côte américaine, d'autre part.

(4) Cette Compagnie vient d'obtenir un beau succès commercial en réalisant la première liaison aéropostale transatlantique. L'aviateur français Jean Mermoz a réussi le 12 Mai 1930 l'exploit de franchir les 3.450 klm. qui séparent Saint-Louis-

M. Allègre, administrateur-délégué s'occupe de la mise au point de la liaison France-Indochine).

La Compagnie Air-Afrique qui fait exécuter en ce moment des vols d'essais pour la liaison Algérie-Afrique équatoriale-Madagascar.

Au total donc, 6 compagnies dont 5 subventionnées par l'Etat (5). Rien n'empêche dans les conditions actuelles leur nombre d'augmenter. Rien n'empêche non plus que des compagnies nouvelles, ou même des compagnies existantes, n'établissent des lignes qui sur un parcours très voisin du parcours couvert par une autre compagnie, fassent une concurrence indirecte très fâcheuse à la ligne actuellement existante.

Et cela serait possible parce que les « réseaux d'exploitation » des différentes compagnies actuelles ne sont point strictement délimités ; d'où, l'idée de M. Laurent-Eynac de constituer, puis de concéder des réseaux aériens.

Par négociations successives avec les compagnies (dont certaines bénéficiaient de contrats de 10 ans) le Ministre est parvenu à réaliser — sous condition d'approbation par le Parlement, des projets de conventions déjà intervenues — le groupement des dites compagnies en trois réseaux (6) :

1° *Le réseau continental* constitué par la fusion de la Société Générale de Transports Aériens (Sté Farman) et de la C. I. D. N. A. Son secteur comprendra le Nord-Est et le Nord de la France, la Suisse et l'Italie à l'exclusion de la Méditerranée. Il est limité au

du-Sénégal de Natal en 21 heures. De là il repartait immédiatement pour Buenos-Ayres et démontrait ainsi qu'en moins de 5 jours le courrier de Paris pouvait être distribué à Buenos-Ayres.

(5) L'Air-Afrique n'effectuant que des vols d'essai peut encore être laissée de côté.

(6) Cf. Annexes, p. 178 : carte des zones internationales, attribuées aux divers réseaux français (Europe Nouvelle, 8 Février 1930).

Sud par le parallèle d'Alexandrette, à l'Est par le 60° de longitude Est.

2° *Le réseau d'Orient* réalisé par la fusion des compagnies Air-Union, Aéronavale, et lignes d'Orient. Son secteur sera limité, au Nord, par le parallèle d'Alexandrette, à l'Ouest par la ligne Marseille-Alger et les arcs de grand cercle : Alger-Fort-Flatters et Fort-Flatters-intersection de l'équateur avec la côte orientale africaine.

3° Enfin *le réseau d'Occident et d'Amérique du Sud* : lignes exploitées par l'Aéropostale ; Secteur : sud de la France, limité à l'Est par la ligne Marseille-Alger et les arcs de grand cercle (Alger-Fort-Flatters, Tamanrasset-Zinder-Bosso (Tchad) et la frontière-ouest du Cameroun), au Nord, par le tropique du Cancer. Une filiale de ce réseau doit seule, ou en commun avec une compagnie Belge, desservir le centre de l'Afrique et Madagascar.

Les trois compagnies qui exploiteront ces réseaux seront soumises à des conditions identiques et l'examen de la convention intervenue entre l'Etat et l'une d'entre elle dispense de l'examen des autres conventions.

Cependant, il y a lieu de signaler les différences suivantes : d'une part, le réseau d'Orient et le réseau continental bénéficient d'un contrat d'une durée de 30 ans, tandis que pour le réseau d'Occident la durée ne sera que de 20 ans ; d'autre part, la participation de l'Etat au capital sera de 30 % pour le réseau continental et de 25 % seulement pour les deux autres (7).

II. — *La Convention*

Cet acte essentiel parce qu'il précise la situation de la compagnie vis-à-vis de l'Etat et fixe les princi-

(7) Voir Journée Industrielle du 22-23 Sept. 1929. Interview de M. Chaumié, Directeur de l'Aviation marchande au Ministère de l'Air.

pes fondamentaux qui viendront régir la constitution, puis l'existence de l'entreprise, mérite une étude spécialement approfondie.

L'objet de cette convention est l'octroi à la société de la concession d'un service public de transport aérien, à l'intérieur d'une zone géographique d'action ; ce qui comprend, en somme, la concession anticipée de toutes les lignes aériennes qui viendraient à se créer dans les régions strictement délimitées par l'article 1.

En vertu de cette concession, l'Etat Français s'engage, sauf accord avec la Compagnie, dans les zones ainsi définies « à n'accorder aucune subvention ou garantie financière non plus qu'aucun avantage particulier quelconque à toute entreprise, tant française qu'étrangère », autre que celle qui serait constituée par les signataires de la convention.

Cette concession, octroyée pour une durée de trente ans, peut, sur l'initiative de l'une des deux parties, subir une cessation anticipée, moyennant un préavis d'un an, lorsque le total des avances de l'Etat non remboursées, dépasse la moitié du capital social.

En outre, à partir de la dixième année d'exploitation, l'Etat de sa propre initiative peut résilier la convention au 1^{er} janvier d'une année et doit alors verser à la Compagnie une indemnité, dite indemnité d'éviction.

Lorsque la concession expire par suite de l'arrivée normale du terme, l'Etat, a cours de la vingt-cinquième année, doit faire connaître à la Compagnie s'il a, ou non, l'intention de maintenir le service public concédé et, à conditions égales, octroyer à la Compagnie un droit de priorité pour l'attribution d'une nouvelle concession.

Comment sera constituée la compagnie bénéficiaire ?

Les fondateurs s'engagent à constituer une société anonyme dont les statuts seront soumis à l'ap-

probation du Ministre de l'Air et dont le capital de 60 millions de francs sera réparti de la façon suivante :

50 % seront attribués aux Compagnies Air-Union et Air-Union lignes d'Orient, en rémunération de leurs apports ou de titres souscrits par leur groupe ;

25 % seront souscrits par les compagnies de chemins de fer (P.-L.-M., Nord, Etat), les compagnies de transports maritimes, les grandes banques, les groupements d'usagers et vraisemblablement les Chambres de Commerce, bien que l'exposé des motifs n'y fasse pas allusion ;

25 % enfin seront attribués à l'Etat français, en rémunération de ses apports, ce qui donne le caractère de *Société d'Economie mixte* à la future entreprise.

Les actions comporteront deux groupes, savoir :

Les actions A, créées jusqu'à concurrence de 30 % du capital, qui disposeront de 5 voix par 20 actions dans les assemblées, devront toujours rester nominatives et ne pourront être transférées qu'après avis du Conseil d'Administration et agrément du Ministre de l'Air.

Les actions B, ne disposant que d'une voix par 20 actions et qui pourront être nominatives ou au porteur.

En rémunération de ses apports, (octroi de la concession, avantages consentis à la compagnie, abandon à la Société de ses droits dans les différentes compagnies préexistantes), l'Etat recevra des actions entièrement libérées, représentant une valeur totale de 15 millions de francs, ainsi que 1.000 parts bénéficiaires sans valeur nominale, mais qui pourront être représentées par des titres nominatifs librement cessibles.

Quels sont les avantages consentis par l'Etat en dehors de la concession ?

En premier lieu, les obligations émises par la compagnie jouiront de la garantie de l'Etat pour le paiement des intérêts, amortissement et frais accessoires ;

En second lieu, l'Etat allouera à la compagnie des subventions qui ne sauraient dépasser 56 millions en 1930 et 74 millions en 1931, mais qui pourront être augmentées en cas d'ouverture de lignes nouvelles ou d'accroissement des fréquences.

Ces subventions seront versées à la compagnie sous forme de primes de parcours, calculées au prorata du nombre de kilomètres parcourus et en fonction de la puissance motrice du ou des moteurs montés sur l'appareil.

Le taux de ces primes sera multiplié par un coefficient variant suivant les difficultés d'organisation des lignes et le matériel employé.

Une majoration de la prime de parcours pourra, en outre, être allouée par l'Etat pour certains types d'appareils, en fonction de leurs caractéristiques techniques (8).

Ces primes et, par conséquent, le montant total des subventions, varieront en raison des résultats financiers et subiront des réductions qui iront de 5 à 100 % suivant que le rapport du solde créditeur du compte de liquidation, au total des primes de parcours attribuées à la compagnie, sera égal ou supérieur à 10 % et que les avances de l'Etat auront été entièrement remboursées.

Il est, en outre, prévu que dans le cas où ces réductions n'auraient pas joué, un abaissement automatique aurait lieu tous les cinq ans (10 % la 5^e année, 30 % la 10^e, 50 % la 15^e, 70 % la 20^e, et 85 % la 25^e année.

(8) Cf Annexe du Projet de loi, page 176.

La Compagnie devra établir un compte d'exploitation qui présentera une importance primordiale puisque, selon les résultats qu'il traduira, l'Etat versera ou non, à la Compagnie des surprimes de parcours, des avances et des primes de gestion.

Les surprimes de parcours allouées, dans la limite du tiers du total des primes de parcours et en fonction du solde disponible du montant maximum des subventions, de même que les avances de l'Etat, remboursables sans intérêts, auront toutes deux, pour but de couvrir le solde de ce compte lorsqu'il sera déficitaire.

Les primes de gestion qui seront destinées à intéresser la compagnie au développement du trafic et à l'économie dans les dépenses, comprendront deux éléments indépendants, savoir :

5 % des recettes d'exploitation, non compris les primes de parcours ;

20 % de l'excédent des recettes totales d'exploitation sur les dépenses d'exploitation.

Le montant de ces différentes subventions, aux termes de l'article 2 du projet de loi, serait fixé chaque année par la loi de Finances (9).

Contrôle administratif et financier.

La surveillance du service sera exercée, au nom du Ministre de l'Air, par un commissaire du Gouvernement qui contrôlera les opérations de toute nature effectuées par la Compagnie. Il pourra donc assister au Conseil d'Administration, aux assemblées

(9) Annexes. Projet de loi, p. 144.

Art. 2. — Chaque année la loi de finances fixera :

1° Les crédits de paiement destinés au versement des subventions prévues à la dite convention.

2° Le montant total des emprunts que la compagnie est autorisée à émettre pour quelque cause que ce soit en application de l'article 9 de la convention.

générales et prendre part aux réunions des différents comités.

Si le commissaire du Gouvernement juge une mesure contraire aux intérêts de l'Etat, il pourra en demander l'ajournement jusqu'à ce que le Ministre de l'Air ait pris une décision, dans le délai maximum d'un mois.

De plus, bien que le Commissaire du Gouvernement n'ait pas à s'immiscer dans le fonctionnement des services de la Compagnie, cette dernière devra cependant fournir tous renseignements et pièces qu'il jugera utiles ; il pourra, de même, provoquer l'étude, par la compagnie, de mesures susceptibles d'entraîner des diminutions de dépenses.

En outre, les contrats ou accords passés par la compagnie avec tous organismes ou collectivités françaises et étrangères seront, pour devenir opposables à l'Etat français, obligatoirement soumis au Ministre de l'Air.

Liquidation.

En cas de liquidation de la société provoquée soit par l'expiration de la concession, soit par cessation anticipée, l'Etat sera tenu de reprendre ou de faire reprendre, par telles entreprises qu'il désignera, le matériel, les installations et l'approvisionnement figurant au compte d'établissement.

Quant à la compagnie, elle aura à verser à l'Etat :

1° le montant des avances non remboursées ;

2° le montant, pour leur valeur d'émission, augmentée de la portion courue de la prime de remboursement, des obligations et emprunts restant à amortir ; le service de ces obligations et emprunts devant être assumé par l'Etat jusqu'à complet amortissement.

III. — *Le Cahier des Charges*

Cet acte règle la fréquence des voyages que les avions devront accomplir sur les différentes lignes pour assurer la régularité des services, les voyages supplémentaires n'étant primés que si la compagnie justifie qu'ils sont nécessités par le transport du frêt payant.

Les horaires sont fixés par le Ministre de l'Air qui doit aussi homologuer, sur avis du Comité de l'Exploitation Commerciale, les tarifs ordinaires et spéciaux appliqués par la Compagnie pour le transport des passagers et des marchandises.

Un contrat spécial doit intervenir entre l'Administration des Postes et la Compagnie en ce qui concerne la rétribution allouée pour le transport des dépêches, transport que la Compagnie est tenue d'assurer par priorité.

Le cahier des charges fixe ensuite certaines conditions qui sont exigées du personnel et du matériel.

Le personnel technique de bord doit être agréé par le Ministre de l'Air et posséder les brevets nécessaires.

Quant au choix du matériel volant, qui, dans une proportion de 50 % au moins, doit être de construction française, il appartient aux Compagnies. Ce matériel doit cependant être composé de types agréés par le Ministre de l'Air et posséder, en outre, les certificats de navigabilité et autres documents imposés par les règlements en vigueur.

Le Chapitre V du cahier des charges, consacré au contrôle technique, déclare que le matériel volant doit être soumis à un contrôle permanent au double point de vue de son existence et de son entretien et arrête que la compagnie doit présenter ses appareils à toute réquisition du Ministre de l'Air et du Bureau Véritas.

Il prévoit aussi un contrôle du trafic, exercé à

chaque départ et à chaque arrivée par les contrôleurs de la navigation aérienne qui peuvent se faire présenter les billets en présence des voyageurs.

Le Chapitre VI précise certains points du contrôle administratif et financier et porte notamment que la Compagnie doit fournir trimestriellement un état certifié par son directeur, donnant la situation de son personnel et de son matériel et, semestriellement, un relevé global de ses dépenses et de ses recettes du semestre précédent.

De plus, la comptabilité de la compagnie est intégralement soumise aux vérifications du Ministre de l'Air et de l'Inspection générale des finances.

Enfin, le cahier édicte les pénalités qui pourront être infligées à la compagnie en cas de mauvais fonctionnement des services. Ces pénalités consistent en amendes et dans diverses sanctions pour l'inobservation des dispositions contenues dans la convention, sanctions telles que l'avertissement, la résiliation pure et simple de la convention et la résiliation avec indemnité au profit de l'Etat.

IV. — *Critique du projet*

Dès que les projets de M. Laurent-Eynac furent divulgués, de nombreuses personnalités se déclarèrent hostiles aux mesures préconisées dont l'application, à les entendre, entraînerait la ruine de l'aéronautique marchande.

A. Les arguments des détracteurs :

Certes, dit-on, l'aviation française est gravement malade, mais elle se meurt de la trop grande sollicitude dont l'Etat l'a toujours entourée et qui l'a encouragée à l'apathie.

Elle s'est ainsi trouvée détournée de la recherche du rendement commercial, et la forme juridique que les Sociétés revêtiraient autant que les principes

auxquels elles seraient soumises par les nouvelles conventions viendraient aggraver, bien plutôt qu'à améliorer, la situation actuelle.

a) *leur forme juridique d'abord* — car les compagnies que l'on propose d'instituer présenteraient tous les caractères d'une Société d'Economie Mixte : contribution importante de l'Etat au capital, majorité des actions à vote plural, totalité des parts bénéficiaires, octroi à l'Etat d'un certain nombre de sièges aux Conseils d'Administration, (les autres administrateurs devant être agréés par lui), contrôle constant de la gestion par une commission du gouvernement, rachat éventuel par l'Etat du réseau, majorité des bénéfices... etc ; de telle sorte que les sociétés concessionnaires ne seraient que des organisations étatistes sous le couvert de la loi du 29 juillet 1867 sur les Sociétés anonymes.

Ces constatations sont suivies du concert ordinaire de doléances contre les Sociétés d'Economie Mixte « assemblage disparate de vieilleseries coopératives, syndicalistes et socialistes que l'expérience a condamné ».

Depuis que le législateur a consacré dans plusieurs lois le principe de la participation de l'Etat, des départements, des communes et des établissements publics à la fondation, à la formation du capital et à l'administration de sociétés anonymes (10) les différents essais tentés pour les mettre en exécution n'ont-ils pas abouti à des échecs (11) et n'est-il

(10) Loi du 16 octobre 1919 relative à l'utilisation de l'énergie hydraulique, celle du 27 mai 1921 sur l'aménagement du Rhône, celle du 19 Juillet 1922 concernant la création de transports d'énergie électrique à haute tension. Loi du 6 mars 1928 autorisant une concession de force hydraulique sur la Dordogne. Décret du 26 Décembre 1926 sur la participation des Communes aux services d'intérêt public à caractère commercial et industriel.

(11) Echec du projet tendant à la constitution de « l'Office National de Compensation et de Liquidation des Opérations de change à terme » par exemple...

pas regrettable, dans ces conditions, d'avoir adopté cette forme discutable pour les nouvelles compagnies ?

Un juriste distingué qui a toujours manifesté une hostilité ouverte contre les Sociétés d'Economie mixte, M. P. Jolly (12) a su particulièrement mettre en valeur les arguments invoqués à l'encontre des nouvelles compagnies de Navigation Aérienne. Dans un article de la Revue Politique et Parlementaire (13), M. Jolly rappelle d'abord que « l'alliage entre les activités publiques et privées — sans même que celles-là soient de doctrine communiste — est quasi impossible à opérer », puis il note « qu'en souscrivant ou en recevant des actions d'une Société Anonyme, l'Etat accomplit un acte de commerce et transgresse, par là, les limites de ses fonctions » et il déclare, pour conclure, qu'en raison des pouvoirs d'administration donnés à l'Etat, cette formule « est le bouleversement complet des principes fondamentaux de la législation sur les Sociétés par actions ».

b) *Les principes de la convention*, est-il ajouté par les détracteurs du projet, sont des plus défectueux. En premier lieu, il n'est pas douteux que l'intervention des pouvoirs publics dans la direction de la Société ne pourrait qu'exercer une influence déprimante, car elle entraînerait inévitablement une lenteur, un manque de souplesse, fort préjudiciables pour la solution des divers problèmes commerciaux. Par ailleurs, la possibilité d'équilibrer leur budget par des avances de l'Etat, favoriserait chez les Compagnies une certaine indolence dans la

(12) « Des conditions dans lesquelles l'Etat, les Départements, les Communes et les Etablissements Publics peuvent jouer le rôle d'actionnaires, de fondateurs, d'administrateurs dans les Sociétés Anonymes, 1927.

(13) « L'Aéronautique marchande, problème juridique ». Revue Politique et Parlementaire, 10 Juin 1929, p. 469.

gestion financière, et la suppression de toute concurrence les encourageait à la paresse, tout en paralysant les initiatives privées qui sont pourtant à l'origine de tout progrès (14).

Quant au système des primes, il conduirait, affirme-t-on, à la création de lignes ne répondant à aucun besoin économique, les sommes allouées étant telles que les Compagnies auraient avantage à faire voler des avions qui, vides, seraient tout aussi rémunérateurs que chargés.

De plus, pour toucher les surprimes de parcours les entreprises seraient incitées à rendre leurs bilans déficitaires — ce qui entraînerait cette conséquence fâcheuse pour l'avenir qu'aucune d'entre elles ne serait amenée à faire effort pour constituer des fonds de réserves.

Enfin, les Compagnies jouiraient d'une stabilité trompeuse, puisqu'en réalité le montant des subventions qui leur sont promises serait fixé chaque année par les lois de finances, si bien qu'elles se trouveraient à la merci des revirements d'opinion parlementaire (15).

B. Solution proposée.

La thèse que l'on oppose à ces projets de M.

(14) « L'initiative individuelle — écrit M. Colson dans son *Traité d'Economie Politique*, que l'on ne manque pas d'invoquer à l'appui de cette thèse — peut pourvoir à peu près à tous les besoins des hommes et l'intérêt privé suffit à faire naître, les entreprises nécessaires, un peu plus tôt ou un peu plus tard. Si parfois, elles tardent à surgir, il vaut encore mieux laisser la société souffrir momentanément de certaines lacunes que d'éteindre l'esprit d'entreprise en habituant les citoyens à trop compter sur l'Etat et en décourageant par une concurrence trop inégale ceux qui auraient fini par prendre les initiatives nécessaires. »

(15) Tels sont les principaux arguments que l'on invoque ordinairement à l'encontre des conventions de M. Laurent-Eynac, notamment dans le *Journal « Les Ailes »*.

Article de M. *Georges Houard* : Point de vue adopté par la C. F. P. Aé.

Laurent-Eynac semble inspirée en grande partie du système américain. Elle est basée sur les principes suivants :

Libre jeu de la concurrence.

Liberté absolue de gestion et d'administration des Sociétés.

Allocation par l'Etat d'une subvention qui trouve sa justification dans un service rendu : en l'espèce, le transport de la poste.

Possibilité par l'Etat de récupérer progressivement ses subventions.

Obligation pour les compagnies d'exploiter commercialement leurs lignes pour en retirer des bénéfices.

M. Georges Houard dans un article extrêmement intéressant a bien décrit le mécanisme du système qu'il préconise : système basé sur l'aviation postale.

Une compagnie veut exploiter une ligne aérienne ; l'Etat lui allouera, pour le service effectué, une somme, calculée de telle façon qu'elle couvrira les dépenses d'exploitation de l'entreprise, l'amortissement de son matériel, l'intérêt du capital investi, mais, en échange, l'Etat se réservera le transport gratuit sur la ligne envisagée d'une quantité de frêt postal, calculé de manière que les surtaxes aériennes appliquées à ce frêt correspondent au montant de la subvention accordée à la Compagnie.

L'Etat laissera à la Compagnie le soin de choisir son matériel, mais seulement parmi les appareils commerciaux homologués par lui et dont les caractéristiques répondent aux besoins de la ligne. Il imposera en plus l'obligation suivante : qu'un frêt postal minimum, dont la Compagnie devra assurer le transport régulier, s'ajoute au fret passager minimum dans un rapport à déterminer. En d'autres termes, si le tonnage postal réservé à l'Etat est par exemple de 100 kgs, la Compagnie devra être à même

d'assurer en plus le transport de 500 kgs de passagers.

Comme l'accord de base entre la Compagnie et l'Etat devra nécessairement intervenir avant la signature du contrat, il n'y aura aucune ingérence des pouvoirs publics, ni aucun contrôle financier à prévoir.

L'Etat, grâce à une judicieuse publicité, pourra, par la vente de timbres-surtaxes, accroître ses recettes tandis que sa subvention restera la même, si bien que ses dépenses diminueront, puis s'annuleront.

Quant aux compagnies, elles y trouveront leurs avantages : le transport de la poste sera calculé à un taux tel que les frais d'exploitation et les frais généraux leur seront payés par l'Etat qui, d'autre part, s'il leur impose de prévoir le transport d'un nombre minimum de passagers sur la ligne considérée leur paiera les dépenses occasionnées par le transport et leur en laissera les recettes ; ce qui constituera un bénéfice net à encaisser. Il leur suffira donc, si elles jugent pouvoir créer un trafic suffisant, d'augmenter la puissance de leurs appareils et de les rendre aptes à transporter un tonnage supplémentaire toujours plus élevé et rémunérateur.

C. Réfutation des critiques soulevées. — Les mérites de l'œuvre de M. Laurent-Eynac.

En septembre 1928, lorsque M. Laurent-Eynac accepta le Ministère de l'Air, le Conseil National Economique avait chargé M. Dautry d'un rapport sur la situation de l'Aéronautique marchande française. Ce travail terminé, le Conseil National Economique présenta au Gouvernement les conclusions auxquelles il se trouvait amené. Il recommandait d'abord l'adoption de mesures administratives et techniques (telles que la création d'un Conseil Supérieur de l'Air, le

renouvellement fréquent du matériel navigant, le développement de l'enseignement et des recherches aéronautiques) puis il affirmait que l'extension du réseau aérien et de ses installations devait être recherchée dans l'utilisation des lignes internationales et dans la création, à l'intérieur, de lignes reliant ou prolongeant ces lignes internationales. Il déclarait enfin que l'effort devait porter surtout sur le trafic postal, seul susceptible d'assurer à brève échéance l'exploitation rémunératrice des lignes. Après quoi il exposait les mesures financières qui s'offraient pour doter l'aéronautique marchande d'un statut véritablement sain. Sur cette question il est difficile de ne pas reproduire intégralement les suggestions de cet organisme, et quoique la citation soit longue, on voudra bien nous la pardonner.

EXPOSÉ DES MESURES FINANCIÈRES

L'exploitation des réseaux aériens exige des garanties de régularité, de sécurité et d'économie.

Du fait qu'elle réclame de la puissance publique, des interventions diplomatiques, des autorisations administratives, des concours financiers, elle ne saurait être abandonnée à des initiatives qui échapperaient à toute règle et à toute sanction.

Mais, d'autre part, elle doit être assurée dans un esprit véritablement industriel et commercial et non dans un esprit administratif. En particulier, l'aviation commerciale étant appelée à évoluer rapidement, tant dans le domaine technique que dans le domaine industriel et dans le domaine commercial, ces méthodes d'exploitation doivent être souples. Les décisions de ceux qui en ont la charge doivent être rapides, les moyens dont ils disposent doivent être adaptés aux nécessités. Il doit y avoir une direction effective et des responsabilités réelles.

*
* *

Au cours de la recherche du système d'exploitation répondant le mieux à ces diverses nécessités et tenant compte des intérêts déjà engagés, des sacrifices faits, des positions prises notamment à l'étranger, deux thèses se sont opposées sur le rôle de l'Etat dans l'organisation du service.

Certains estiment que la puissance publique, dont l'aide financière a été nécessaire et sera, longtemps encore, indispen-

sable pour assurer le fonctionnement des services commerciaux aériens, doit participer à leur gestion avec le concours des diverses collectivités publiques et des entreprises de transport intéressées. Ils ont proposé, en conséquence, la création d'une société d'intérêt général, sorte de régie coopérative, à la constitution et à l'administration de laquelle Etat, départements et communes, colonies, protectorats et entreprises de transports privés (ferroviaires, maritimes, aériennes) seraient directement associés.

D'autres, au contraire, excluent toute participation de l'Etat dans la gestion des services aériens et ne lui accordent qu'un simple rôle d'appui, de surveillance et de contrôle. Ce sont des Compagnies privées concessionnaires, en nombre limité, qui devraient assurer, comme par le passé, la marche de l'entreprise, sous réserve d'une coordination établie entre leurs exploitations.

Les compromis entre ces deux conceptions, d'origine et d'esprit divers, exposés dans le rapport (chap. 14) sacrifiant naturellement, en quelque manière, la netteté des conceptions, la précision des méthodes ou l'efficacité des remèdes, n'ont pas été retenus par le Conseil National Economique. Il lui a paru que son rôle étant de procéder à l'étude impartiale des problèmes envisagés et de présenter aux pouvoirs publics des suggestions susceptibles de produire le plus rapidement possible, des résultats pratiques, il se devait de soumettre en toute objectivité, à la sagesse du Gouvernement et du Parlement, un exposé tout à fait net des deux conceptions qui ont la préférence des uns et des autres de ses membres.

PREMIÈRE CONCEPTION

Régie coopérative unique chargée de tous les transports aériens

Principes généraux. — Les transports aériens constituant un service public qui, à ses débuts, ne peut s'organiser et se développer que grâce au concours financier de l'Etat qui assume la plus grande partie des risques de l'entreprise, soit qu'il accorde une subvention, soit qu'il apporte lui-même les capitaux, ou garantisse partiellement l'intérêt des capitaux privés investis dans l'affaire, il est équitable de donner aux pouvoirs publics, en dehors de leur droit de contrôle, une part de gestion.

D'autre part, en raison de l'intérêt qu'on a, au développement de ce mode de transport, certaines collectivités représentant plus spécialement des usagers (départements, communes, colonies et protectorats, régions économiques, chambres d'a-

gricuture), il convient de les associer également à la marche de l'entreprise.

Enfin, les entreprises de transports aériens ne représentent pas les seuls intérêts privés intéressés directement ou indirectement au fonctionnement de l'aviation commerciale. Les grands services de transports (chemins de fer, compagnies de navigation et ports autonomes maritimes), dont la collaboration est nécessaire, doivent logiquement participer à la gestion de ce nouveau service public.

Telles sont les trois grandes catégories d'intérêts : Etat, collectivités usagères et services de transports, devant être groupés pour assurer le service des transports aériens commerciaux.

I. — *Exploitation des lignes de navigation*

a) *Organisation du service.* — En s'inspirant des systèmes adoptés en Belgique pour la gestion des chemins de fer vicinaux, des services des eaux et des habitations et en France pour l'exploitation des potasses d'Alsace, l'aménagement du Rhône et celui de la Dordogne, c'est à une régie coopérative qu'il est opportun de confier l'administration de ce service public.

Une régie coopérative, sous forme de société anonyme à capital variable, permet d'assurer une gestion ne s'inspirant que de l'intérêt général, tout en conservant les avantages des sociétés privées, notamment pour l'exploitation en pays étrangers.

b) *Concession.* — Une Société anonyme nationale de transports aériens recevra la concession de la création ou de la gestion de tous les services réguliers aériens. Cette concession sera accordée par une loi.

Ladite société groupera :

1° L'Etat ;

2° Les collectivités d'usagers (départements, communes, colonies et protectorats, régions économiques, chambres de commerce et chambres d'agriculture) ;

3° Les entreprises de transports suivantes : compagnies de navigation aérienne, réseaux de chemins de fer, compagnies de navigation maritime, ports autonomes maritimes.

Un décret en Conseil d'Etat fixera le statut de la société, sa durée et le cahier des charges de la concession.

c) *Capital social.* — Il sera variable et comprendra un capital actions et un capital obligations :

1° Capital actions. — Le capital actions sera réservé dans les proportions suivantes :

34 % à l'Etat ;

33 % à l'ensemble des collectivités publiques intéressées (départements, communes, colonies et protectorats, régions économiques, chambres de commerce, chambres d'agriculture, dans une proportion de 6 % au maximum pour ces deux dernières catégories d'organismes) ;

33 % aux entreprises de transports (compagnies de transports aériens, réseaux de chemin de fer, compagnies de navigation maritime, ports). Dans ce chiffre devra être accordé un certain pourcentage aux groupements du personnel employé dans ces entreprises.

Dans le cas où ces parts ne seront pas intégralement souscrites par chaque catégorie, elles accroîtront respectivement celles des autres catégories.

En outre, sur ces différents pourcentages, une fraction pourra être attribuée aux intérêts étrangers.

Les collectivités publiques actionnaires seront autorisées à libérer leurs actions par le versement d'une simple annuité calculée de façon à équivaloir à l'intérêt et à l'amortissement desdites actions pendant la durée de la concession. En contrepartie, la société qui ne recevra aucun capital de cette catégorie d'actionnaires, empruntera au fur et à mesure, sous forme d'obligations par émission publique, une somme égale au montant des actions souscrites auprès d'elle.

L'Etat garantira, envers les tiers, l'intérêt et l'amortissement des obligations ainsi émises par la Société.

2° *Capital obligations* : Le montant des obligations ne constitue pas la représentation des actions des collectivités publiques. Il ne pourra dépasser x fois le capital-actions total de la Société.

Les conditions d'émission seront soumises à l'autorisation de l'Administration de l'Aéronautique et du Ministère des Finances.

L'Etat garantira l'intérêt et l'amortissement de ces obligations.

d) *Compte d'exploitation* : 1° *Tarifs* : Les tarifs seront soumis à la Société, à l'approbation du Ministre, après avis du Conseil supérieur de l'Air.

2° *Réseaux* : La Société nationale des transports aériens répartira les lignes existantes ou à créer, en plusieurs réseaux (trois au minimum). Chacun de ces réseaux bénéficiera d'une assez large liberté d'exploitation dans le cadre de la Société nationale ;

3° *Primes* : Des primes de régularité, de sécurité et de

bonne gestion, pourront être attribuées à chaque ligne par l'Etat ;

4° Déficit d'exploitation : Pendant la période de développement du trafic, le déficit sera comblé par des avances remboursables faites par l'Etat ;

5° Bénéfice d'exploitation : L'Etat sera remboursé des avances et de la garantie d'intérêt.

Après ces remboursements privilégiés, on constituera un fonds de réserve destiné à compenser les pertes éventuelles et un fonds de provision pour permettre des extensions ou améliorations.

Le surplus des recettes sera attribué au capital-actions.

a) *Administration de la Société.* — Le Conseil d'administration comprendra quinze membres choisis dans les propositions suivantes :

5 parmi les représentants de l'Etat ;

4 parmi les représentants des collectivités usagères ;

4 parmi les représentants des entreprises de transports ;

2 dans le personnel.

Chacune de ces catégories désignera ses représentants.

Le président sera élu par le Conseil d'Administration. Ce choix sera soumis à l'agrément du Ministre.

Le directeur de la Société nationale des transports aériens et un commissaire du gouvernement appartenant à l'aéronautique assisteront aux séances de l'assemblée générale et du Conseil d'administration avec voix consultative.

Tout le personnel sera groupé en une coopérative de main-d'œuvre.

II. — *Etablissement et gestion de l'infrastructure et des aéroports*

L'exécution et l'entretien des aéroports et des travaux d'infrastructure, ainsi que la gestion des ouvrages et services annexes, seront assurés par l'Etat.

Les travaux à exécuter à l'étranger et la gestion des ouvrages et services annexes seront à la charge de la Société nationale des transports aériens.

DEUXIÈME CONCEPTION

(Compagnies privées de navigation aérienne)

Principes généraux. — Si l'Etat a le droit et le devoir de donner à l'aviation commerciale l'impulsion et l'aide adminis-

trative et financière dont elle a besoin, de coordonner l'action des divers services et de les contrôler, d'exercer les interventions diplomatiques que comporte l'existence de lignes internationales, il y aurait de sérieux inconvénients à le charger de l'exploitation des lignes aéronautiques ou à le faire participer à leur gestion et il est préférable de laisser cette gestion à l'initiative privée.

En arrêtant le statut de l'aviation commerciale, l'Etat ne doit pas perdre de vue qu'il s'agit d'une industrie de date récente, en voie d'évolution, et qu'il serait contraire au progrès de l'enserrer dans une réglementation trop rigide et trop éta-

Pour éviter la dispersion des concours financiers de l'Etat, faciliter la constitution ou le développement des compagnies capables de remplir convenablement leur mission, il convient de limiter le nombre de celles qui feront appel à l'Etat. En ce qui concerne les compagnies effectuant un service international, leur nombre actuel ne doit pas être dépassé et il serait même avantageux de le réduire à un très petit nombre de grands réseaux aériens.

En ce qui concerne les compagnies dont la création apparaît comme désirable en vue d'effectuer un service postal à l'intérieur de nos frontières, avec l'aide de l'Etat, leur nombre doit être limité dans la mesure que l'expérience indiquera comme désirable.

Pour faciliter le fonctionnement des compagnies de navigation qui traiteront avec l'Etat, consolider leur crédit et alléger leurs charges financières, il importe que l'Etat passe avec elles des contrats d'une certaine durée, ces contrats comportant un cahier des charges déterminant les rapports administratifs et financiers de l'Etat et de ces compagnies, et donnant à l'Etat, dans certains cas déterminés, le droit de résilier les contrats avant leur échéance normale.

Pour développer le crédit des compagnies et leur permettre de trouver, à meilleur compte, les capitaux dont elles ont besoin, il convient de prévoir que les départements, les villes, les chambres de commerce, les chambres d'agriculture et les ports, pourront leur donner leur garantie et que l'Etat les aidera en cas de besoin, sous forme d'avances remboursables, à faire face aux charges des obligations qu'elles émettront.

Pour alléger les dépenses de matériel et d'installation à terre par les Compagnies, l'Etat pourra leur allouer des subventions pendant les premières années.

Enfin, en vue d'assurer la régularité, la sécurité des services aéronautiques et de faire prévaloir dans leur gestion l'es-

prit d'économie, il convient d'envisager l'allocation aux compagnies de primes d'exploitation destinées à réaliser ces objectifs.

Toutefois, l'aide financière de l'Etat ne devra être donnée, sous l'une ou l'autre de ces trois formes, qu'à des sociétés sagement constituées dont la principale préoccupation ne sera pas de recevoir les subsides de l'Etat, mais dont les conditions de constitution et d'organisation administrative garantiront la prospérité de l'entreprise et son exploitation conforme à l'intérêt général.

Le concours financier de l'Etat doit avoir pour contrepartie, la prédominance des intérêts généraux ; le contrôle par l'Etat de la gestion des compagnies doit en être la conséquence.

Les compagnies ne devront pouvoir émettre des emprunts que dans la limite maxima fixée par la loi de finances et avec l'approbation du Gouvernement, le Conseil supérieur de l'air devant donner son avis quant aux conditions des titres.

I. — *Exploitation des lignes de navigation*

a) *Contrats*. — Les compagnies existantes et les compagnies nouvelles, dont la création sera reconnue utile, conformément aux principes indiqués plus haut, en vue de l'exploitation de services publics aériens avec le concours financier de l'Etat, passeront avec celui-ci des contrats dont la durée ne sera pas inférieure à vingt ans, et qui seront soumis pour avis au Conseil supérieur de l'Air.

b) *Cahier des charges*. — Le cahier des charges, annexé au contrat, déterminera, notamment, la consistance des lignes auxquelles le contrat s'applique, les obligations de la compagnie, spécialement aux points de vue technique et commercial, les conditions d'établissement des tarifs ; il en fixera les maxima ; il précisera les conditions du concours financier de l'Etat (primes, subventions, avances) ; il prévoiera les pénalités auxquelles la compagnie sera soumise en cas de mauvaise exploitation technique ou financière ; il comportera le droit, pour l'Etat, de résilier le contrat avant son échéance normale en cas de mauvaise gestion de la compagnie et le droit réciproque de résiliation par l'une ou l'autre partie, en cas de méconnaissance de ses obligations contractuelles. Ce droit de résiliation ne pourra être exercé que sur l'avis conforme du Conseil supérieur de l'air.

Dans le cas où les résultats de l'exploitation ne permettront pas à la Compagnie de faire face aux charges d'intérêt et d'amortissement des obligations, le Trésor public devra lui

consentir, sur sa demande, des avances portant intérêt. Ces avances seront remboursables sur les bénéfices de l'exploitation, et au plus tard à l'expiration du contrat, sur le matériel et les réserves de la compagnie.

Le cahier des charges pourra prévoir une participation de l'Etat aux bénéfices, lorsque ceux-ci dépasseront un certain quantum.

Il déterminera l'importance du fonds de réserve ainsi que les conditions dans lesquelles l'Etat exercera son contrôle administratif et financier sur le fonctionnement et la gestion de la compagnie.

c) Comité de liaison des compagnies de navigation aérienne.

— Il sera constitué un comité de liaison des compagnies de navigation aérienne destiné à assurer la coordination nécessaire des exploitations aériennes en concordance avec les intérêts généraux de la nation.

En feront partie les compagnies ayant passé avec l'Etat un contrat dans les conditions indiquées ci-dessus.

En dehors de cette organisation commune, chaque compagnie conservera son organisation intérieure et son exploitation propre.

Toutes les compagnies rattachées à ce comité devront y avoir une représentation d'égale importance.

Le Gouvernement sera représenté, au sein du comité, par un commissaire qui assistera à ses séances sans y avoir voix délibérative.

Le comité devra délibérer sur toutes questions qui intéresseront l'ensemble des compagnies de navigation aérienne et notamment sur :

a) Les mesures à prendre en vue d'assurer la coordination technique entre les compagnies, ainsi qu'une liaison étroite et constante de leurs services ;

b) Les tarifs, les règlements techniques d'exploitation, les types de matériel fixe et navigant, les conditions de répartition du trafic ;

c) Les conditions de travail et de rémunération du personnel, ainsi que le régime des retraites ;

d) Le programme des travaux à entreprendre par les compagnies.

Les décisions du comité seront prises à la majorité des voix, chaque compagnie ne disposant que d'une voix ; en cas de partage, la voix du président sera prépondérante.

Les décisions prises engageront toutes les compagnies.

Le commissaire du Gouvernement recevra l'ordre du jour des séances du comité et pourra demander l'inscription de toute question qu'il jugera utile d'y mettre ; il pourra, le cas échéant, provoquer une réunion du comité ; il pourra également demander une seconde délibération si elle lui paraît nécessaire.

d) *Pouvoirs du Ministre.* — Les pouvoirs du Ministre chargé de l'aéronautique seront fixés par le cahier des charges et par les lois de police aéronautique.

Les tarifs proposés par les réseaux ,après délibération du comité de liaison et sur l'avis du Conseil supérieur, seront homologués par le Ministre. Celui-ci ne pourra prendre une décision différente de la proposition du Conseil supérieur qu'après une seconde délibération de ce Conseil.

A toute époque, le Ministre pourra, après approbation du Conseil des Ministres, et après avis du Conseil supérieur de l'air, requérir du comité de liaison l'abaissement des tarifs dont le taux lui paraîtra contraire à l'intérêt national. Avant d'user de ce droit, il devra inviter le Comité à provoquer, de la part des compagnies, une proposition d'abaissement du ou des tarifs visés.

Faute par une compagnie de se conformer à une décision ministérielle régulièrement prise, le Ministre lui notifiera une mise en demeure, à la suite de laquelle il pourra, soit procéder, aux frais de la compagnie, à l'exécution de la mesure prescrite, soit appliquer les sanctions prévues au cahier des charges.

II. — *Etablissement et gestion de l'infrastructure et des aéroports*

En ce qui concerne la construction et l'entretien du *balisage et des terrains de secours*, il y a plus d'inconvénients que d'avantages à les concéder à une société, qu'elle soit du type des sociétés commerciales ordinaires ou du type d'une société nationale. L'Etat est, au contraire, tout à fait qualifié pour s'en charger ainsi qu'il l'a fait en France pour le balisage des côtes maritimes et les routes nationales.

Quant aux *aéroports*, il convient de distinguer ceux situés en France et ceux situés à l'étranger.

En ce qui concerne les premiers, le meilleur moyen d'en hâter l'établissement est d'y intéresser les collectivités qualifiées en concédant la création, l'entretien et l'exploitation, soit aux chambres de commerce, soit à des organisations autono-

mes pouvant comprendre, en dehors de ces chambres, le ou les départements, le ou les municipalités, ainsi que les groupements économiques intéressés. Ces concessions seront faites en s'inspirant du régime en vigueur dans les ports maritimes. Dans le cas où, sur l'avis conforme du Conseil supérieur de l'air, un aéroport sera classé comme aéroport d'intérêt national, l'Etat devra participer, jusqu'à concurrence de moitié, à la dépense qu'entraînera sa construction.

Les hydroaéroports ne pourront être établis qu'après entente avec le service du port maritime ou fluvial existant.

Les organismes concessionnaires des aéroports pourront émettre des emprunts dans les conditions déterminées pour les compagnies de navigation aérienne, ces emprunts pouvant comporter l'obligation pour l'Etat de faire à ces organismes, en cas de besoin, des avances leur permettant de faire face aux charges des obligations émises. Les emprunts contractés par les Chambres de commerce seront engagés sur *leurs recettes régulières*.

En ce qui concerne les aéroports, balisage et installations connexes, qu'il sera nécessaire d'établir à l'étranger, ce sont les compagnies de navigation aérienne qui devront en être chargées, au besoin avec des subventions de l'Etat français et de l'Etat étranger intéressé, et sous le contrôle de l'Etat français.

*
* *

En présentant ces recommandations et ces deux exposés au Gouvernement, le Conseil national économique est unanime à insister sur l'urgence des décisions à prendre et sur la nécessité d'un programme d'ensemble, dont l'application soit poursuivie avec résolution et avec fermeté, sans égard aux contingences particulières, avec le concours permanent du Conseil supérieur de l'air dont il recommande l'institution.

Prenant acte, enfin, de l'assurance donnée par M. le Ministre de l'Air que son projet définitif lui sera communiqué pour avis, le Conseil national économique donne mandat à sa commission permanente de suivre la question et de faire connaître, le moment venu, ses vues au Gouvernement.

En résumé, le Conseil National Economique reconnaissait la nécessité d'une intervention de l'Etat, mais ne savait pas exactement à quelle méthode se rallier.

Le rôle national poursuivi par l'aviation marchande, rôle nécessaire aussi bien à l'expansion éco-

nomique du pays qu'au maintien de son prestige, lui apparaissait suffisant pour justifier l'intervention de l'Etat, mais la discussion portait sur le point de savoir quelles limites il convenait d'assigner à l'activité industrielle et commerciale des pouvoirs publics.

Jusqu'à ces dernières années, on ne connaissait guère en France, sous réserve de quelques nuances, que deux formes juridiques réglant l'intervention de l'Etat dans l'ordre économique : la régie et la concession. La *régie* dans laquelle la collectivité publique s'érigeant entrepreneur, se charge, seule, d'organiser, d'installer, d'exploiter l'entreprise à ses risques et périls, en employant à cette tâche un personnel de fonctionnaires et en y appliquant les méthodes administratives.

La *concession*, par laquelle la collectivité publique se décharge de l'entreprise en en confiant l'exécution à des particuliers ou à des sociétés, sous la seule obligation de se conformer à un cahier des charges.

Dans ce contrat, la puissance publique en échange des autorisations accordées, des monopoles concédés, des garanties préconisées, stipule d'avance, pour la sauvegarde des intérêts génératifs, l'observation de certaines règles, afin que l'entreprise procure au public les services en vue desquels elle a été constituée (16).

L'exploitation en régie apporté, dans la gestion des affaires commerciales, le formalisme, la lenteur, la prudence excessive, les contrôles multiples et on peut reprocher à l'Etat entrepreneur de se laisser guider par des considérations d'ordre social, politique, parfois électoral, tout à fait contraires à une bonne marche des affaires. Le système de la concession, à première vue plus favorable, peut engendrer de mauvais résultats, car

(16) De l'actionnariat des collectivités publiques, par Albert Chéron, 1928, Sirey.

l'autorité concédante, désireuse que l'entreprise concédée, indispensable à la vie économique, fonctionne bien, n'hésite pas à lui fournir, en cas de besoin, les fonds nécessaires pour lui permettre d'équilibrer son budget. Si bien que, souvent, les bénéficiaires, avisés par l'expérience, auront intérêt à camoufler les recettes réelles de l'entreprise pour demander l'allocation de subsides. D'ailleurs est-il bon que la collectivité abandonne complètement à des particuliers la gestion de l'entreprise ? Ceux-ci préoccupés avant tout de leur intérêt personnel, n'auront-ils pas, en effet, tendance à se ménager une grande marge de bénéfices plutôt qu'à essayer de donner satisfaction à une clientèle qui ne peut leur échapper, puisqu'ils ont le monopole ?

Dans un livre remarquable, M. Albert Chéron (17), s'exprime de cette façon :

« Puisque le concours financier de la puissance publique concédante est nécessaire dans la grande majorité des cas, puisque son contrôle sur la marche de l'entreprise paraît s'imposer tant pour la sauvegarde de ses intérêts financiers que pour la défense des besoins généraux auxquels l'entreprise doit satisfaire, pourquoi ne pas faire un pas de plus, en admettant que l'Etat, le département, la commune qui concède, s'associe avec le concessionnaire, qu'il fasse un apport en nature ou en argent dans la Société anonyme créée avec le concours des capitaux privés pour l'exploitation de la concession, qu'en représentation de cet apport il reçoive des actions lui donnant voix délibérative dans les assemblées générales, qu'étant actionnaire il puisse devenir administrateur, et que même, vu son caractère de puissance publique et les intérêts généraux qu'il représente, il ait le droit de se réserver, en dehors de toute

(17) Cf. Livre précité, page 23.

élection, un ou plusieurs sièges dans le conseil d'administration ? C'est, semble-t-il, le meilleur moyen d'assurer un contrôle aujourd'hui reconnu nécessaire. Les délégués de la puissance publique collaborant à la gestion avec les représentants des capitaux privés, se rendront compte des difficultés de cette gestion et de ce qu'on peut exiger d'elle, mieux que ne peuvent le faire des commissaires dont le contrôle est nécessairement moins approfondi. On peut espérer que cette collaboration des fonctionnaires et des particuliers, où les uns apportent le souci de l'intérêt général et du bien public, les autres leur expérience des affaires industrielles et une activité stimulée par l'appât du gain, permettra d'éviter les inconvénients de la régie, trop étrangère aux préoccupations commerciales, et ceux de la concession pure et simple où le concessionnaire fait trop souvent bon marché des intérêts du public. C'est ainsi que par la critique de la régie et de la concession, on a été amené à cette conception de l'économie mixte. Ses avantages ont été parfaitement résumés dans les termes suivants : « Elle a, sur la concession du type classique, l'avantage de mieux sauvegarder l'intérêt public ; les représentants qualifiés de cet intérêt n'ont plus seulement un droit de contrôle plus ou moins facile à exercer, avec le droit plus ou moins illusoire de réprimer les abus après coup ; ils ont une part directe et qui, le cas échéant, peut même être prépondérante dans la gestion du Service Public. D'autre part, si l'on compare l'entreprise semi-publique avec la régie directe, il semble qu'on peut lui reconnaître au moins trois avantages. D'abord les fonctionnaires, même s'ils ont la majorité au Conseil d'administration, ne peuvent pas perdre de vue les exigences industrielles et commerciales de l'affaire parce que les techniciens et les commerçants, représentants des producteurs ou des usagers, sont là constamment pour les leur rappeler. En

second lieu, l'autonomie de l'entreprise soustrait dans une très large mesure les représentants de l'intérêt général aux contingences politiques et électorales. Enfin la gestion de l'affaire est soustraite aux règles administratives et soumise aux règles ordinaires du droit commercial et de la comptabilité commerciale (18). »

Observations et expériences toutes théoriques, observent les adversaires, car les Sociétés d'Economie mixte, d'une part, sont illégales, et se heurtent à des principes de droit public et à des dispositions de la loi du 24 Juillet 1867, d'autre part, ont toujours donné des résultats pratiques déplorables.

Il sortirait du cadre de cette étude, qui entend demeurer sur le plan strictement économique, de prendre parti dans les discussions doctrinales engagées par partisans et adversaires sur la régularité des Sociétés d'Economie mixte, car les projets de loi que nous étudions, soumis au Parlement, permettront aux organismes projetés de puiser dans le vote de la loi à intervenir une légalité incontestable. Des lois particulières n'ont-elles pas déjà autorisé en d'autres domaines la constitution de sociétés de ce genre ? (19).

Quant à la condamnation générale que les détracteurs des Sociétés d'Economie mixte prononcent sur les possibilités économiques de ces sociétés, il semble qu'elle repose beaucoup plus sur une simple affirmation que sur une interprétation exacte des faits.

Certes, les tentatives faites pour instituer en France par des lois spéciales et d'un objet limité des Sociétés d'économie mixte n'ont rencontré qu'un médiocre succès, en raison de la répugnance des capitaux privés à s'incorporer dans une entreprise mixte pour la gestion de laquelle l'influence prépondérante

(18) Duval-Arnould, *Semaine Sociale*, 1922, p. 387.

(19) Cf. p. 108, note 10.

appartiendrait à l'Etat et aux personnes morales de Droit public, mais il faut cependant signaler que certaines de ces Sociétés, constituées non pas par voie législative, mais par voie contractuelle (en tirant le meilleur parti du droit commun, tel qu'il résulte de la loi du 24 juillet 1867) (20) donnent des résultats satisfaisants. Que dire par exemple de la compagnie générale pour la Navigation du Rhin qui, de 1923 à 1925, a pu payer à l'Etat 2.082.000 Francs qu'elle lui devait, servir à ses actionnaires des coupons de 7 %, verser à la réserve légale la somme totale de 61.509 fr. 44 et reporter à l'exercice 1926, par mesures de prudence, un capital disponible de 295.429 fr. 38 (21) ?

Exemple unique, dira-t-on, mais les Sociétés d'Economie Mixte prospères ne sont pas rares, et M. Chéron, dans son livre, cite de nombreux cas satisfaisants, en Allemagne et en Belgique notamment.

A notre avis, une Société d'Economie Mixte se justifie quand l'intervention de l'Etat est nécessaire pour répondre à des intérêts généraux ; elle peut réussir lorsque les capitaux privés consentent à s'engager dans l'entreprise.

M. Laurent-Eynac, lorsqu'il dut élaborer les projets actuellement soumis au Parlement, se trouvait en face des deux solutions préconisées par le Conseil National Economique : régie mitigée d'une part, concession d'autre part. Adopter la régie, c'était exproprier les Compagnies de Navigation Aérienne existantes, les priver du bénéfice des efforts qu'elles avaient, malgré tout, fournis depuis leur fondation,

(20) Il semble que cette méthode ait été employée pour éviter les lenteurs parlementaires ; de légalité peut-être discutable, les Sociétés ainsi établies n'en constituent pas moins des types purs de Sociétés d'Economie mixte. Cf. livre de M. Chéron, p. 392.

(21) Chiffres cités par M. Chéron, op. précité, p. 406.

violer délibérément les principes de la liberté du commerce, constituer un organisme étatiste de plus, au fonctionnement lent, lourd, dépourvu le plus souvent d'activité, alors qu'il fallait au contraire développer le rendement commercial de l'aviation.

Préférer au contraire la concession en augmentant la durée des contrats et le montant des subventions, n'était-ce pas encourager les Compagnies à solliciter des subsides toujours plus élevés et les enfoncer dans leur routine au risque de consommer la ruine de notre aéronautique marchande « gravement malade »...

Certes, une troisième solution s'offrait : adopter le régime de liberté absolue, préconisé par M. Georges Houard, et se contenter de procurer aux Compagnies un fret de base. Nous pensons que la mise en œuvre de ce système, inspiré des idées américaines, s'avère impraticable en France, car les conditions d'exploitation sont très différentes comme nous l'avons déjà exposé à la fin du chapitre II. Aux Etats-Unis, en raison de l'immensité du territoire, l'aviation est nationale et sa vitalité peut s'affirmer au dedans même des frontières. En France, comme dans les autres pays d'Europe, l'aviation est continentale, c'est-à-dire que pour atteindre son plein développement, elle est obligée de survoler des frontières et de se heurter à la concurrence de compagnies étrangères puissamment organisées. L'échec d'une compagnie aérienne aux Etats-Unis entraîne la ruine de ses actionnaires au profit peut-être des porteurs d'une autre compagnie rivale ; en France, chaque compagnie de navigation aérienne détient, en quelque sorte, une parcelle de notre autorité mondiale et la ruine d'une Société portant pavillon français profiterait — inévitablement ou presque — à une compagnie étrangère et serait donc une défaite nationale.

De plus, la France possède un empire colonial étendu et elle se doit de faciliter, dans la mesure du

possible, la liaison de ces territoires avec la métropole. L'aviation commerciale joue indirectement, mais indiscutablement, un rôle politique important qu'aucun gouvernement ne peut méconnaître.

La France n'a-t-elle pas déjà perdu un premier empire colonial en raison de la faiblesse de sa marine ; ne risquerait-elle pas de perdre le second en négligeant de constituer une flotte aérienne commerciale et militaire suffisamment puissante pour assurer la sécurité de ses possessions ? Les pouvoirs publics n'ont pas le droit de se désintéresser de ces questions *nationales* et de s'en remettre, pour les résoudre, à l'initiative privée.

Pour établir ces liaisons indispensables, des interventions diplomatiques et des négociations délicates s'imposent, par exemple pour obtenir droit de survol et d'atterrissage. Par ailleurs, pour fixer le droit public aérien, des conventions internationales doivent être signées. Enfin, au point de vue plus élevé — moral, serions-nous tenté de dire — de notre rayonnement à l'extérieur, il peut y avoir intérêt à faire survoler par des avions français telle contrée étrangère où notre influence a toujours été prépondérante.

Une autre raison impose dans notre pays l'intervention obligatoire de l'Etat, c'est que le stade d'évolution de l'aéronautique a été chez nous moins rapide qu'aux Etats-Unis, où le gouvernement d'ailleurs — ne l'oublions pas — avant de concéder l'exploitation postale des lignes, les a créées de toutes pièces ; ce qui a singulièrement facilité la tâche des compagnies et leur a permis de s'établir sans difficulté puisque l'infrastructure était déjà réalisée.

Ces observations constituent autant d'arguments à l'appui de notre thèse et les partisans du système de la liberté absolue ont trop souvent tendance à ne pas se souvenir du rôle de l'Etat américain quant à l'infrastructure, ni du rôle d'initiateur joué par les

pouvoirs publics de ce pays qui, au début, et avant de les concéder, exploitaient eux-mêmes les lignes aériennes afin d'en démontrer l'utilité.

M. Laurent-Eynac a d'ailleurs parfaitement mis en lumière les caractéristiques de l'aviation française dans l'exposé des motifs précédant le projet de loi où il a souligné, à la fois, le rôle national de l'aéronautique marchande et le caractère international du réseau à constituer.

Dans ces conditions, l'intervention de l'Etat se justifiait et il ne restait plus qu'à régler les modalités de sa collaboration avec les Compagnies de Navigation Aérienne. Quand, à l'intérêt privé, se superpose un intérêt public, il convient de rechercher les meilleures solutions pour aboutir vite, bien plutôt que de s'embarrasser de discussions doctrinales. Nous estimons que, pour obtenir rapidement une aéronautique commerciale, qui soit *nationale* et véritablement forte, la Société d'Economie Mixte semblait particulièrement indiquée.

Peut-être trouvera-t-on audacieuse cette conception, mais nous avons vu qu'elle avait donné de bons résultats à l'étranger et que la plupart des échecs subis en France provenaient du manque de confiance du public et de l'espèce de répugnance des capitaux privés à s'investir dans des entreprises où l'Etat jouait un rôle primordial. Or, cette objection, cet obstacle, n'existent pas dans notre espèce, puisque *les conventions déjà intervenues supposent la souscription totale du capital social*.

Le bien-fondé de la Société d'Economie Mixte étant démontré, encore nous faut-il étudier le régime auquel cette Société sera soumise, et dont certaines modalités ont soulevé, comme nous l'avons indiqué, quelques vives critiques.

Principales critiques adressées au régime institué :

a) *La concession aux compagnies de zones d'influence les investirait d'un monopole de droit qui supprimerait la concurrence et les encouragerait à la paresse.*

Il est indiscutable, à l'heure actuelle, que les Compagnies ne peuvent vivre sans le soutien de l'Etat ; n'est-il pas raisonnable, dans ces conditions, de la part des pouvoirs publics de provoquer une concentration entre les différentes compagnies, afin de ne pas distribuer des subsides qui serviraient à la lutte stérile qu'elles pourraient être appelées à se faire entre elles sur des itinéraires à peu près identiques.

D'ailleurs, ce régime ne présenterait pas les inconvénients ordinaires du monopole, car les compagnies auraient à surmonter à l'étranger et même sur le territoire national, la concurrence des aviations étrangères, soutenues par leurs budgets nationaux.

A l'étranger, cela ne peut faire de doute ; sur le territoire national, cela semble résulter des termes mêmes de la *Convention Internationale sur la Navigation Aérienne*, en date du 13 Octobre 1919 :

L'article 2 de cette convention porte en effet que « chaque Etat contractant s'engage à accorder en temps de paix aux aéronefs des autres Etats contractants la liberté de passage inoffensif au-dessus du territoire ». L'article 15 prévoit « que ce droit ne comprend pas celui d'atterrir » — « que l'aéronef est tenu de suivre l'itinéraire fixé pour l'Etat survolé » ou au contraire « que les règlements de l'Etat peuvent l'obliger à atterrir à un aérodrome désigné ».

Enfin, les articles 16 et 17 établissent que chaque Etat a le pouvoir « d'édicter des réserves et restrictions concernant le transport commercial des

personnes et des marchandises entre deux points de son territoire » mais que « les aéronefs ressortissant de l'Etat ayant imposé des réserves peuvent se voir opposer les mêmes réserves et restrictions ».

Sous peine de représailles qui ne manqueraient pas de nuire gravement aux intérêts des Compagnies dont les lignes extérieures se trouveraient frappées de multiples prohibitions, il est donc nécessaire de reconnaître aux Compagnies étrangères un régime très libéral.

Le Gouvernement a compris le danger qui en pouvait résulter et il a déposé un projet de loi (22) modifiant l'art. 9 de la loi du 31 mai 1924 relative à la navigation aérienne en France. Après avoir affirmé la nécessité d'obtenir une autorisation du gouvernement pour l'exploitation de toute ligne aérienne qui emprunte le territoire français, il déclare :

« Tout service de transport aérien commercial assuré par une même entreprise française ou étrangère, entre les mêmes escales, avec un caractère notoire de périodicité ou de répétition systématique, est réputé constituer une exploitation de ligne aérienne ».

Et il arrête que :

« Le transport commercial des personnes et des marchandises entre deux points du territoire français et entre la France et les colonies françaises est réservé aux aéronefs français sous réserve des dérogations spéciales et temporaires qui pourront être accordées par décret ».

Ce dernier paragraphe, tout en réservant au pavillon français le trafic entre la France et ses colo-

(22) Projet de loi portant modification de la loi sur la Navigation aérienne du 31 Mai 1924. Chambre des Députés, n° 1698. Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 28 Mai 1929.

Ce projet vient d'être voté : loi du 16 Mai 1930 (J. O., 20 Mai 1930).

nies (23) semble donc reconnaître tacitement la liberté de transport sur ses lignes internationales aux Compagnies étrangères — liberté qui existe en fait et qui suffit à inciter les Compagnies françaises à une judicieuse exploitation de leurs lignes.

b) Le système des primes et surprimes, tel qu'il est envisagé, encouragerait les compagnies à créer des lignes ne répondant à aucun besoin économique et à truquer leurs bilans.

Loin de produire ces résultats, le système nous paraît habilement conçu pour déjouer de telles manœuvres.

Outre les améliorations apportées au mode de calcul des primes, puisqu'il est fait état de la puissance des appareils en service et qu'ainsi les compagnies sont incitées à employer un matériel perfectionné, la convention prévoit la dégression des primes en fonction des résultats financiers traduits par le compte d'exploitation.

C'est donc dans le contrat même qu'apparaît le caractère tout à fait transitoire des primes et surprimes de parcours, destinées à disparaître, mais temporairement utiles.

Certes, l'on pourra objecter que les compagnies auront intérêt à établir dans ces conditions un bilan déficitaire, d'autant plus que la prime de gestion prévue pour encourager la bonne administration est proportionnellement insuffisante — il faut l'avouer — pour contrebalancer les pertes qui résulteraient de l'application du système dégressif.

Les auteurs du projet ont aperçu le danger et prévu très adroitement qu'un abaissement automatique aurait lieu tous les 5 ans, tant sur le taux de

(23) Mesure analogue à celle existant en droit maritime et accordant le monopole de pavillon aux navires français entre la France et l'Algérie.

la prime que sur le montant total de la subvention.

Peut-être aurait-il été souhaitable de ne pas faire abstraction des conditions économiques dans lesquelles cet abaissement devra être accompli. Il pourrait arriver, en effet, que lorsqu'il y aurait lieu d'y procéder une compagnie fut réellement en déficit et se trouvât ainsi dangereusement atteinte par la mesure qui viendrait la frapper particulièrement mal à propos. Il est vrai que, dans ce cas, les Compagnies auraient toujours la ressource de recourir aux avances que l'Etat s'engage à leur consentir sans intérêt et qu'elles pourraient ne les lui rembourser qu'une fois leur situation améliorée (24).

e) Les subventions se trouvant fixées chaque année par la loi de finances, les Compagnies qui se verraient perpétuellement menacées par une diminution de crédits, jouiraient en fait d'une stabilité trompeuse et le public pourrait hésiter à placer ses capitaux dans ces entreprises.

Cette objection, à première vue, semble bien faible. Peut-on concevoir en effet que l'Etat associé puisse laisser la Compagnie acculée à la faillite et ne se verrait-il pas obligé d'intervenir ?

La Compagnie ne pourrait-elle, de toute façon, recourir à des emprunts, que l'Etat ne saurait lui refuser et que le public favoriserait certainement, en raison de la garantie du Trésor ?

D'ailleurs l'Etat, étroitement mêlé à la gestion par l'association qui le lie à la compagnie pourrait toujours, en vertu de l'article 25 de la convention, faire cesser la concession de façon anticipée si l'exploitation ne lui paraissait pas bien menée.

(24) Analogie avec le système anglais, cf. p. 50.

En résumé — et l'objection de principe, comme les objections de détail écartées — le système préconisé par M. Laurent-Eynac paraît présenter de sérieuses qualités et il y a tout lieu d'espérer avec son auteur « que la navigation aérienne Française munie de robustes moyens, assurée de la durée, éléments essentiels de grands desseins, pourra se tourner en toute sécurité vers les méthodes d'exploitation souples et rapides qui l'adapteront à toutes les nécessités » (25).

Il ne faut pas perdre de vue que l'œuvre réalisée par le Ministre de l'Air est d'autant plus remarquable qu'elle a été élaborée dans des conditions critiques et à un moment où l'aviation française subissait une crise particulièrement grave. Il ne faut pas se dissimuler non plus que cette œuvre est rendue souvent difficile et ingrate parce qu'elle rencontre bien des résistances. « Quand il s'agit de l'œuvre technique et industrielle, il faut souvent heurter des préventions, des habitudes et les intérêts de puissants consortiums — s'il s'agit de l'aéronautique marchande, les positions prises par certaines compagnies et par certains groupements requièrent également l'attention vigilante du Ministre de l'Air...

Mais, si ingrate qu'elle soit, elle est particulièrement attachante, cette tâche qui doit donner à la France sa sécurité et lui permettre de défendre ses intérêts économiques dans le monde » (26).

Pour mener cette tâche à bien et pour pallier aux vices que nous signalions au Chapitre premier, lorsque nous décrivions cette situation précaire de notre aéronautique, on peut d'ailleurs remarquer que le Ministre de l'Air n'a pas manqué d'obéir aux principes

(25) Exposé des motifs du Projet de loi.

(26) Discours de M. Laurent-Eynac au Sénat, le 29 mars 1930. J.O., 30 mars 1930, p. 603.

que nous avons essayé de dégager de notre étude comparée des aviations étrangères. Il n'a pas craint non plus de s'inspirer utilement des réformes préconisées par le Conseil National Economique dont il a suivi presque toutes les suggestions, notamment celles qui concernaient l'organisation technique et commerciale.

Tout au plus, pourrait-on souhaiter qu'il stimulât, dans le pays tout entier, une propagande plus judicieuse pour développer chez nous le « sens de l'air », le goût des choses de l'aviation et pour faire comprendre au grand public les avantages incontestables du transport et du trafic aériens.

Pour être complet, il nous resterait dans cette brève conclusion à déplorer une fois de plus les lenteurs de la procédure parlementaire et à espérer des Chambres une ratification prochaine des nouvelles conventions. Mais nous sortirions du cadre de ce modeste travail qui n'avait d'autre ambition que de décrire le plus objectivement possible, la crise de l'aéronautique française, pour mieux faire comprendre ensuite l'importance de l'œuvre accomplie déjà par M. Laurent-Eynac. Cette œuvre, méconnue de beaucoup, violemment combattue par d'autres, nous pensions qu'il n'était pas sans intérêt d'en souligner les mérites, ne serait-ce que pour permettre de la juger en connaissance de cause.

Vu : *Le Doyen,*

H. BERTHÉLEMY.

Vu : *Le Président de Thèse*

William OUALID.

Vu et permis d'imprimer :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

S. CHARLÉTY.

N° 1431

CHAMBRE DES DEPUTES

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

SESSION DE 1929

Annexe au procès-verbal de la 2^e séance du 8 mars 1929

PROJET DE LOI

*portant approbation d'une CONVENTION concernant
l'EXPLOITATION DES LIGNES AÉRIENNES*

(Renvoyé à la Commission de l'aéronautique civile,
commerciale, militaire, maritime et coloniale)

PRÉSENTÉ

AU NOM DE M. GASTON DOUMERGUE,

Président de la République française,

PAR M. LAURENT EYNAC,

Ministre de l'Air,

ET PAR M. HENRY CHERON,

Ministre des Finances.

EXPOSÉ DES MOTIFS

Messieurs,

L'aéronautique marchande, née il y a dix ans, tient aujourd'hui une place importante dans les préoccupations économiques des nations. Aucun grand pays ne peut négliger de mettre ce puissant moyen au service de ses échanges et de son expansion.

L'émulation internationale s'exerce désormais sur les routes aériennes. Avec ses grands centres de commerce et d'industrie, ses ports d'Atlantique et de Méditerranée, ses possessions en Afrique et en Indochine, son empire colonial, notre pays se trouve au passage des principales routes du monde.

Comme tous les grands pays d'Europe, il a dû consentir d'importants sacrifices pour l'établissement de ses lignes aériennes. Le budget national a largement contribué à cette création. Concurrence des compagnies étrangères, également soutenues par leurs budgets nationaux, impossibilité pour les entreprises de s'organiser par leurs seuls moyens, techniquement, commercialement, financièrement pour transporter des chargements suffisants à des conditions rémunératrices, ces raisons rendent encore nécessaire la contribution de l'Etat.

Mais, si le pays consent à cette contribution, il doit non seulement dans le souci de ménager ses finances, mais dans l'intérêt même des entreprises qu'il soutient, expliciter son programme et les bases de sa collaboration et préciser les obligations des bénéficiaires. En ouvrant la dernière session du Conseil national économique qui venait, à la demande du Gouvernement, de consacrer à l'aéronautique marchande, une puissante étude, le Président du Conseil soulignait l'urgence de la doter d'un statut d'ensemble. A l'occasion de la discussion du budget, le Gouvernement a déjà fait connaître les grandes lignes des conventions qu'il préparait.

Celle qui concerne le réseau d'Orient est aujourd'hui prête, et le Gouvernement la propose à la ratification du Parlement.

II

De telles conventions influent profondément sur la vie des entreprises et par conséquent sur l'orientation de notre aéronautique marchande. Elles doivent donc tenir compte et des exigences de la situation présente des sociétés et des fins vers lesquelles le Gouvernement entend les diriger, dans le cadre de notre politique économique.

Le programme des lignes françaises comprend, d'une part, la liaison de Paris aux grandes capitales de l'Europe, d'autre part, les liaisons de France vers l'Afrique du Nord et la Méditerranée orientale et leurs au delà, c'est-à-dire vers l'Afrique occidentale française, l'Amérique du Sud, vers Madagascar et vers l'Indochine et l'Extrême-Orient.

A l'intérieur même des frontières métropolitaines, les lignes rayonnantes et transversales, apporteront leur trafic aux grandes lignes internationales, et assureront jour et nuit l'acheminement des correspondances postales.

Ce programme exige, d'une part, l'équipement des routes aériennes, à la charge de l'Etat sur le territoire national, souvent à la charge des Compagnies sur le territoire étranger, et d'autre part, un matériel volant moderne. Il ne servirait de rien d'avoir tracé et équipé ce réseau, si les Compagnies ne pouvaient pas se pourvoir des appareils qu'exigent la régularité et la rapidité d'exécution des services postaux, la sécurité et le confort des personnes. De tels matériels doivent être établis en fonction du rendement; ils doivent emporter une charge payante et être capables d'un service annuel suffisant pour abaisser le prix de revient de la tonne kilométrique.

Mais quelle est en réalité la situation de nos Compagnies?

Elles ne disposent pas de fonds suffisants, ni pour renouveler leur matériel volant, ni pour installer au sol soit les ports aériens et les routes qui leur incombent à l'étranger, soit même les ateliers de réparation et d'entretien qui prolongeraient la durée de leurs appareils ou accroîtraient leur rotation annuelle.

Elles ne peuvent facilement recourir au crédit, et parce que le capital individuellement réduit d'entreprises dispersées n'offre pas de garanties suffisantes au prêteur, et parce que leurs exploitations ne progressent pas vers une situation bénéficiaire.

Cette situation est aggravée par les difficultés internationales, leur statut ne se prêtant pas en général aux

collaborations que l'aviation doit aujourd'hui, par voie d'échange s'assurer par delà les frontières.

Enfin, et l'on ne s'en est que trop aperçu dans le passé, la concurrence que les lignes françaises se font à l'étranger sont d'un effet déplorable sur leur réputation commerciale et l'état de leurs finances.

III

Cette analyse justifie les principes que le Gouvernement a suivis dans cette réorganisation qu'il n'a pu réaliser sans tenir compte des contrats de dix ans ou des divers engagements déjà consentis aux Compagnies existantes et les clauses qu'il a insérées dans la Convention et le cahier des charges soumis au Parlement.

Il est apparu nécessaire de grouper l'ensemble des Compagnies et des lignes françaises en trois grands réseaux :

— Un réseau continental de Paris vers les capitales d'Europe.

— Un réseau oriental de France vers l'Indochine.

— Un réseau occidental vers Alger, l'Afrique et l'Amérique du Sud.

L'organisation de ces trois réseaux a été poursuivie avec diligence et le réseau oriental est aujourd'hui prêt à entrer en fonctionnement.

La Société qui en assurera l'exploitation sera constituée aussitôt approuvée la Convention accordant la concession du réseau. Les fondateurs se sont assurés les concours nécessaires suivant les directives qui leur ont été données par le Gouvernement. Par ailleurs, les compagnies exploitant à l'heure actuelle les lignes du réseau concédé ont accepté de céder à la société nouvelle la totalité de leur actif.

Le capital social se trouvera réparti comme suit :

25 0/0 seront attribués à la Compagnie Air-Union en rémunération de ses apports ou souscrits par son groupe;

25 0/0 seront attribués à la Compagnie Air-Union—Lignes d'Orient, en rémunération de ses apports ou souscrits par son groupe;

25 0/0 seront souscrits par les compagnies de chemins de fer (P.-L.-M., Nord, Etat), les compagnies des transports maritimes, les grandes banques, les groupements d'usagers;

25 0/0 enfin seront attribués à l'Etat français en rémunération de ses apports.

Les actions seront divisées en actions à vote plural (30 0/0) et en actions à vote simple. Les premières seront obligatoirement nominatives et leur transfert sera soumis à l'agrément du Ministre de l'Air. Les autres pourront être au porteur et seront ainsi facilement réparties dans le public, qu'il importe d'intéresser à l'aviation marchande.

L'Etat étant actionnaire, il a fallu prévoir en sa faveur un certain nombre de dispositions qui sont destinées à lui garantir une représentation au conseil d'administration; ces dispositions conformes d'ailleurs à ce qui a été fait pour les sociétés de force hydraulique (décret du 18 octobre 1923) feront l'objet d'un décret spécial.

Le développement des réseaux aériens exige des immobilisations toujours plus importantes pour lesquelles il est indispensable de faire un large appel au public; un tel appel ne serait pas possible sans la garantie de l'Etat. Cette garantie donnée aux obligations ne sera toutefois pas accordée au capital-actions pour laisser aux dirigeants le stimulant indispensable à une bonne gestion.

Cette Convention est faite sous réserve des clauses de revision et de résiliation, pour trente années. La Société se trouve ainsi en possession d'un statut qui lui permet des vues d'avenir et lui facilite l'émission d'emprunts amortissables sur une assez longue durée.

Les primes de parcours ainsi que le montant maximum des subventions annuelles seront réduits en fonction des résultats financiers. Mais il est en outre prévu que dans le cas où ces réductions n'auraient pas joué, un abaissement automatique aura lieu tous les cinq ans tant sur le taux des primes que sur le montant total de la subvention. Cet abaissement atteindra : 10 0/0 la 5^e année,

trente pour cent la 10^e année, cinquante pour cent la 15^e année, soixante-dix pour cent la 20^e année et quatre-vingt-cinq pour cent la 25^e année.

En bref l'Etat apporte au groupement constitué sa collaboration financière et une concession proportionnée à la durée des amortissements tant industriels que financiers.

Mais le Gouvernement est en droit d'exiger des garanties et de n'accorder concession que sous la condition d'importantes sauvegardes.

Tout d'abord et de façon à participer aux heureux résultats qu'il attend dans l'avenir d'entreprises pour le début desquelles il a consenti et consent encore les plus lourds sacrifices, l'Etat reçoit en outre des actions d'apport représentant le quart du capital social, mille parts bénéficiaires qui auront droit à une fraction importante des bénéfices qui ira en croissant et pourra atteindre 60 0/0.

L'Etat recevra donc 25 0/0 du bénéfice attribué aux actions grâce à ses actions d'apport et la totalité du bénéfice attribué aux parts bénéficiaires.

Il s'est préoccupé d'éviter qu'à l'abri de cette convention, les entreprises se bornent à recueillir sans effort leur subvention annuelle. Il les veut fortes pour agir, non pour lui résister; il les veut aptes à suivre l'évolution rapide du progrès aérien.

Il leur impose donc un capital minimum. Ce capital devra être entièrement souscrit avant l'émission d'obligations; la proportion de celles-ci est limitée à cinq fois la valeur nominale des actions; elles ne pourront être émises que dans la limite fixée chaque année par la loi de finances.

La subvention annuelle est attribuée sous forme de primes de parcours qui n'ont qu'un caractère d'avance de trésorerie. Une prime de gestion et d'économie déterminée par les résultats de l'exploitation incite l'entreprise à exploiter dans les conditions les meilleures. Si, en fin d'année, il existe un déficit, il est couvert par des surprimes de parcours qui sont limitées ou par des avances remboursables.

La décroissance des subventions est prévue d'office dès le début de la convention, et aussi dans le cas où les prévisions initiales auraient insuffisamment escompté les progrès de toute nature qui peuvent améliorer l'exploitation.

Des clauses de revision quinquennale et de résiliation sont prévues; l'Etat s'est réservé de reprendre sa liberté après la 10^è année si les circonstances venaient à modifier les conditions d'exploitation.

Enfin, l'Etat s'est assuré les droits de contrôle et même de coercition les plus étendus pour que soient respectées les directives qu'il entend donner à l'aviation commerciale tant qu'il portera lui-même une aussi large part de ses charges.

Ce contrôle sera assuré par un Commissaire du Gouvernement dont les pouvoirs sont détaillés dans la convention et comportent en particulier le droit d'imposer à la compagnie, l'examen de toutes mesures susceptibles d'améliorer son exploitation.

Le Gouvernement, dont émanera le Commissaire, entend appuyer son action, non pas sur une sorte d'arbitraire administratif, mais sur les avis du Conseil supérieur des transports aériens, défini dans la convention même, et où seront représentés entre autres les intérêts généraux de la nation, les compagnies, le personnel navigant de l'industrie aéronautique.

Le Conseil sera assisté de deux comités, l'un technique et l'autre commercial dont les attributions sont largement prévues à la convention. Le cahier des charges qui résume pour le présent les exigences du trafic et les ressources de la technique, sera, grâce à ces comités, tenu à jour des progrès acquis et des besoins futurs.

Ainsi, la navigation aérienne française, munie de robustes moyens, assurée de la durée, éléments essentiels des grands desseins, pourra se tourner en toute sécurité vers les méthodes d'exploitation souples et rapides, qui l'adapteront à toutes les nécessités.

PROJET DE LOI

Le Président de la République française,

Décète :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté à la Chambre des Députés par le Ministre de l'Air et par le Ministre des Finances, qui sont chargés d'en soutenir la discussion.

Article premier.

Sont approuvés la convention passée le 24 février 1929 entre le Ministre de l'Air et MM. Ernest Roume et Louis Bréguet, pour la constitution d'une compagnie chargée d'assurer des services de transports aériens ainsi que le cahier des charges et les documents annexés.

Un exemplaire de ladite convention et du cahier des charges seront annexés à la présente loi.

Art. 2.

Chaque année la loi de finances fixera :

1° Les crédits de payement destinés au versement des subventions prévues à ladite convention;

2° Le montant total des emprunts que la compagnie est autorisée à émettre pour quelque cause que ce soit en application de l'article 9 de la convention.

A titre exceptionnel, la présente loi autorise la compagnie concessionnaire à émettre en 1929 des emprunts dans la limite de 50 millions.

Art. 3.

Les statuts de la compagnie devront prévoir les conditions dans lesquelles l'Etat sera représenté aux assemblées générales et au conseil d'administration, en se conformant aux règles qui seront fixées par décret. Par dérogation à la loi du 24 juillet 1867 sur les sociétés, les représentants de l'Etat au conseil d'administration ne seront pas tenus d'être personnellement propriétaires d'actions et leur nomination ou leur remplacement ne

seront pas soumis à l'approbation de l'assemblée générale.

Art. 4.

Par dérogation à la loi du 23 janvier 1929, l'Etat ne sera pas lié par les décisions que prendraient les assemblées générales des porteurs de parts bénéficiaires, créées en vertu de l'article 5 de la convention annexée à la présente loi.

Art. 5.

Les dispositions de l'article 175 du Code pénal, modifié par la loi du 6 octobre 1919, article 10, seront applicables à tous les fonctionnaires ayant eu à participer au contrôle financier ou technique ou à représenter l'Etat au conseil d'administration de la Compagnie.

Art. 6.

La convention, le cahier de charges et les documents annexés seront enregistrés au droit fixe de 22 fr. 50.

Fait à Paris, le 8 mars 1929.

Par le Président de la République :

Signé : GASTON DOUMERGUE.

Le Ministre de l'Air,
Signé : LAURENT EYNAC.

Le Ministre des Finances,
Signé : HENRY CHÉRON.

ANNEXES

I

CONVENTION

Entre le Ministre de l'Air, agissant au nom et pour le compte de l'Etat

d'une part,

Et MM. Ernest Roume, demeurant à Paris, 1, avenue Montaigne; Louis Bréguet, demeurant à Paris, 115, rue de la Pompe

d'autre part,

Il a été dit et convenu ce qui suit :

Article premier. — *Objet de la concession.*

La concession faisant l'objet de la présente Convention comprend l'exploitation d'un service de transports aériens réguliers sur les lignes suivantes :

Paris—Londres;

Paris—Lyon—Marseille;

Marseille—Tunis;

Marseille—Athènes—Syrie.

A partir de 1930 et à des dates qui seront ultérieurement fixées par le Ministre de l'Air, ce service sera complété par une liaison aérienne avec l'Indochine et l'Extrême-Orient d'une part, et l'Egypte d'autre part.

Dans la limite des crédits alloués par le Parlement, le Ministre de l'Air pourra y adjoindre tout autre service aérien régulier qu'il désirera dans les zones ci-après :

En Méditerranée, à l'est de la ligne Marseille-Alger.

Sur le Continent Africain, à l'est des arcs de grands cercles déterminés l'un par Alger et Fort Flatters, l'autre par Fort Flatters et l'intersection de l'équateur avec la Côte Orientale africaine.

En Asie, au sud du parallèle d'Alexandrette, étant entendu toutefois que l'Etat pourra autoriser une autre Entreprise à établir et exploiter une ligne aérienne prolongeant la liaison Paris—Constantinople sur Alep, Bagdad et Téhéran, comme aussi d'autres lignes au nord de ce prolongement.

L'exécution de ces services sera faite dans les conditions de la présente convention; elle ne pourra toutefois être imposée par l'Etat que dans la mesure où le permettront soit des accords internationaux, soit des conventions particulières passées avec les gouvernements des pays intéressés.

L'Etat français s'engage, sauf accord avec la Compagnie, tant que le présent contrat restera en vigueur, à n'accorder aucune subvention ou garantie financière non plus qu'aucun avantage particulier quelconque à toute entreprise, tant française qu'étrangère, autre que celle qui sera constituée en application de l'article 3 ci-après, pour l'exécution des transports aériens sur les lignes exploitées en application de la présente convention ou des transports aériens réguliers dans les zones définies ci-dessus.

Art. 2. — *Date et durée de la concession.*

La concession commencera à courir à dater du premier jour du trimestre qui suivra l'Assemblée constitutive de la Compagnie concessionnaire et expirera trente années après le 1^{er} janvier qui suivra cette date.

Art. 3. — *Constitution de la Compagnie concessionnaire.*

MM. Ernest Roume et Louis Bréguet s'engagent à constituer, dans les trois mois qui suivront l'approbation par le Parlement de la présente convention, une Société anonyme au capital de soixante millions de francs, qui sera soumise à la législation française et qui assurera l'exploitation du service public faisant l'objet de la concession, dans les conditions de la présente convention.

Il sera créé jusqu'à concurrence de trente pour cent au moins du capital social des actions dites « Actions A », qui disposeront aux assemblées générales de cinq voix par vingt actions; elles seront nominatives, même en cas de libération complète. Elles ne pourront être souscrites qu'avec l'agrément du Ministre de l'Air, et ne pourront être transférées que sur avis favorable du Conseil d'administration et avec l'agrément du Ministre de l'Air.

Les autres actions, dites « Actions B », ne disposant que d'une voix par vingt actions aux assemblées générales pourront être soit nominatives, soit au porteur.

La Compagnie aura son siège social à Paris.

Ses statuts devront être approuvés par le Ministre de l'Air.

Indépendamment des parts bénéficiaires créées, comme il est dit à l'article 5 ci-après, des actions entièrement libérées, représentant une valeur nominale totale de quinze millions de francs, seront attribuées à l'Etat en rémunération des apports ci-après :

1^o Octroi de la présente Concession et des Avantages stipulés à la présente Convention.

2^o Abandon en faveur de la Société à créer;

a) Des droits afférents aux parts bénéficiaires de la Compagnie Air-Union appartenant à l'Etat;

b) Des droits de l'Etat dans le partage du solde créateur, s'il en existe, présenté par les comptes d'Exploitations établis au titre de l'exercice 1929 par les Compagnies Air-Union et Air-Union Lignes d'Orient et arrêtés dans les conditions stipulées aux contrats réglant les rapports de ces Compagnies avec l'Etat pour ledit exercice.

Ces actions seront du type A et du type B dans la proportion même où celles-ci seront créées.

Le Conseil ne pourra comprendre des administrateurs étrangers que dans la proportion maximum d'un quart.

Le Président, le ou les Vice-présidents, le ou les Administrateurs délégués, les Commissaires aux Comptes et le Directeur général seront obligatoirement Français.

Tous les administrateurs et le Directeur général devront être agréés par le Ministre de l'Air.

Si, dans le délai d'un mois qui suivra l'accusé de réception de la communication des statuts et des listes de noms d'Administrateurs et de Directeur général, ainsi que des transferts d'actions A, les fondateurs ou la Compagnie n'ont reçu aucune réponse de l'Administration, l'adhésion de celle-ci sera considérée comme acquise. Ces dispositions s'appliquent également à toute modification ultérieure des statuts et des listes de noms.

L'exercice social commencera le 1^{er} janvier et finira le 31 décembre. Exceptionnellement, le premier exercice s'étendra jusqu'au 31 décembre 1930.

Art. 4. — *Cautionnement.*

La Compagnie est tenue de verser à la Caisse des dépôts et consignations, dans le mois qui suivra sa constitution, un cautionnement de un million constitué à son choix en titres et valeurs émis par l'Etat français. Ce cautionnement répond des répétitions à exercer contre la Compagnie, tant en appli-

cation de la présente convention qu'à l'occasion de tout règlement de comptes avec l'Etat.

Art. 5. — Attribution de parts bénéficiaires à l'Etat.

La Compagnie s'engage à créer 1.000 parts bénéficiaires sans valeur nominale, qui seront attribuées à l'Etat en rémunération des avantages accordés par lui; ces parts comporteront jouissance de la date de la constitution de la Compagnie.

Elles seront représentées par des titres nominatifs dont la forme sera déterminée d'accord avec l'Etat et qui donneront droit chacun à un millième des avantages attribués à ces parts dans les conditions indiquées à l'article 18.

Les parts bénéficiaires attribuées à l'Etat seront librement cessibles; toutefois, tant qu'elles appartiendront à l'Etat, la Compagnie aura sur elles, à conditions égales, un droit de préemption pour l'achat.

Le rachat de parts bénéficiaires ne pourra jamais être imposé à l'Etat par la Compagnie.

Art. 6. — Compte d'établissement.

Le compte d'établissement de la Compagnie concessionnaire comprendra :

Au débit :

- 1° Les frais de constitution;
- 2° Les frais d'études et de projets;
- 3° Toutes les dépenses d'organisation et d'installation des lignes prévues à l'article premier et toutes les dépenses nécessaires à la préparation de l'exploitation, dans les conditions prévues au Cahier des Charges;
- 4° L'acquisition du matériel, de l'outillage et du mobilier;
- 5° L'achat des approvisionnements;
- 6° Toutes les sommes payées en espèces ou en actions d'apport, d'accord avec le Ministre de l'Air, à des Sociétés d'aviation auxquelles la Compagnie se serait substituée;
- 7° Toutes sommes dépensées ou toutes participations souscrites avec l'approbation du Ministre de l'Air, dans un but d'utilité pour le développement commercial ou touristique du réseau concédé.

A toutes les dépenses en principal, ci-dessus indiquées, s'ajouteront les frais généraux, et, le cas échéant, les charges intercalaires afférentes aux emprunts réalisés pour la couverture des dites dépenses.

Au crédit :

1° Les amortissements effectués sur les frais définis aux paragraphes premier et 2 du débit;

2° Toutes sommes encaissées par la Compagnie au titre de dommages de ventes ou de disparitions affectant les installations et objets indiqués aux paragraphes 3, 4 et 5 du débit;

3° Le montant, pour leur valeur d'entrée, réduite, le cas échéant, des sommes visées au paragraphe précédent, des installations et objets indiqués aux paragraphes 2 et 4 du débit, et ne figurant plus, pour quelque cause que ce soit, dans l'actif de la Compagnie;

4° Les sorties d'approvisionnements.

Art. 7. — *Ressources d'établissement.*

Le montant du cautionnement prévu à l'article 4, les dépenses imputées au compte d'établissement en application de l'article 6, ainsi que le fonds de roulement qui serait nécessaire à la trésorerie de la Compagnie seront couverts :

1° Par les subventions d'établissement éventuellement reçues par la Compagnie;

2° Par les fonds du capital actions versé;

3° Par des obligations émises dans les conditions indiquées aux articles 8 et 9;

4° Par le fonds d'amortissement prévu à l'article 15;

5° Eventuellement, par des emprunts à court terme ou par des réserves et, notamment, par la réserve générale prévue à l'article 16.

Art. 8. — *Obligations.*

Les obligations à émettre par la Compagnie jouiront de la garantie de l'Etat pour le paiement des intérêts, amortissement et frais accessoires.

La garantie de l'Etat sera, en ce qui concerne ces obligations, attachée au titre lui-même; il sera spécifié sur le titre que cette garantie restera valable en cas de résiliation, de déchéance ou de dépossession de la Compagnie pour quelque cause que ce soit et sera maintenue au profit des titres restant en circulation après l'expiration de la concession.

Art. 9. — *Emprunts.*

Aucune émission d'obligations ou d'emprunts d'une nature quelconque ne pourra être faite qu'avec l'approbation du Ministre de l'Air d'accord avec le Ministre des Finances et dans

la limite des maxima fixés chaque année dans la loi de finances.

Le montant total effectif des obligations en circulation et des emprunts de toute nature non remboursés ne pourra excéder le quintuple de la valeur nominale des actions.

Aucune émission ne sera autorisée avant que le capital social soit versé intégralement.

Art. 10. — *Subventions.*

Pendant toute la durée de la présente convention, l'Etat s'engage à subventionner la Compagnie pour le service indiqué à l'article premier et à ne subventionner pour ce même service aucune autre entreprise.

Pour l'allocation des primes et des surprimes de parcours, telles qu'elles sont prévues aux articles 11 et 16, le montant maximum de la subvention susceptible d'être allouée à la Compagnie est fixé à quatorze millions par trimestre pour 1929, à cinquante-six millions au total pour 1930, à soixante-quatorze millions pour 1931 et les années suivantes en ce qui concerne les lignes devant fonctionner dès 1929 et d'après les fréquences indiquées au Cahier des Charges.

Il sera augmenté en cas d'ouverture de lignes nouvelles ou d'accroissement des fréquences dans la limite des crédits ouverts à cet effet par le Parlement.

Les montants de subventions résultant des deux paragraphes précédents ne pourront être réduits qu'en application de l'article 13.

Art. 11. — *Primes de parcours.*

Les subventions indiquées à l'article 10 seront versées à la Compagnie sous forme de prime de parcours, et, éventuellement, de surprimes de parcours.

La prime de parcours est attribuée pour chaque voyage effectué sur l'une des étapes prévues au cahier des charges au prorata du nombre de kilomètres parcourus.

En cas de voyage interrompu sur une étape, la prime de parcours est allouée pour les distances parcourues en vol, d'une part, dans le sens normal du voyage jusqu'à l'arrêt, et, d'autre part, après l'arrêt, jusqu'à l'une des deux escales situées de part et d'autre du point d'interruption.

Le taux de la prime de parcours est fixé pour chaque kilomètre parcouru en fonction de la puissance motrice du ou des moteurs montés sur l'appareil.

Il est égal à 0 fr. 28 par 10 CV de 0 à 250 CV (fractions non comptées).

De 250 à 800 CV, 0 fr. 15 par 10 CV supplémentaires; au delà de 800 CV, 0 fr. 10 par 10 CV supplémentaires.

Ce taux est multiplié par un coefficient variant suivant les difficultés d'organisation des lignes et le matériel employé (avions et hydravions) et qui, pour le début de l'exploitation, est fixé ainsi qu'il suit :

Lignes en Europe.....	coefficient 1 ;
Lignes France-Afrique.....	— 2 ;
Lignes France-Syrie.....	— 2,5.

La valeur de ce coefficient peut toujours être révisée d'un commun accord entre les parties, mais sans effet rétroactif; sa nouvelle valeur et la date de sa mise en vigueur sont alors fixées par décret contresigné par le Ministre des Finances. Pour les lignes nouvelles elle est fixée, après avis du Conseil Supérieur de transports aériens, par décret contresigné par le Ministre des Finances.

L'Etat peut décider d'allouer à la Compagnie une majoration de la prime de parcours calculée comme il vient d'être dit, pour certain types d'appareils, en fonction de leurs caractéristiques techniques. Cette majoration est fixée par décret contresigné du Ministre des Finances sur avis du Conseil supérieur des transports aériens. Pour la période qui s'étendra de la mise en vigueur de la présente Convention au 31 décembre 1934, elle est donnée par la formule figurant à l'annexe C du cahier des charges.

Art. 12. — *Ordonnancement des primes de parcours.*

La Compagnie établit deux fois par mois les décomptes des primes de parcours afférents aux voyages effectués. Le paiement de ces primes est effectué dans le délai maximum de deux mois qui suit la production de chaque décompte; en cas de retard il sera dû, sans qu'il soit besoin d'en faire la demande, des intérêts moratoires au taux des avances de la Banque de France.

Art. 13. — *Réduction des primes de parcours.*

Si, au cours de deux exercices consécutifs, le rapport K du solde créditeur du compte de liquidation prévu à l'article 16 ci-après, au total des primes de parcours attribuées à la Compagnie est égal ou supérieur à 10 % et si les avances de l'Etat prévues à l'article 16 ont été entièrement remboursées, le montant maximum annuel des subventions et le taux des primes pour l'année suivante sont calculés sur la base des mêmes éléments afférents à la dernière année, réduits dans les proportions ci-après :

5 % si la plus faible des deux valeurs de K est comprise entre 10 % et 20 %.

10 % si la plus faible des deux valeurs de K est comprise entre 20 % et 30 %.

17 % si la plus faible des deux valeurs de K est comprise entre 30 % et 40 %.

25 % si la plus faible des deux valeurs de K est comprise entre 40 % et 50 %.

35 % si la plus faible des deux valeurs de K est comprise entre 50 % et 60 %.

45 % si la plus faible des deux valeurs de K est comprise entre 60 % et 70 %.

55 % si la plus faible des deux valeurs de K est comprise entre 70 % et 80 %.

67 % si la plus faible des deux valeurs de K est comprise entre 80 % et 90 %.

80 % si la plus faible des deux valeurs de K est comprise entre 90 % et 100 %.

100 % si la plus faible des deux valeurs de K est supérieure à 100 %.

Dans le cas où la valeur du rapport K serait notoirement influencée par des événements ou une situation extérieure de durée incertaine et sur lesquels la compagnie serait sans action, le Ministre de l'Air pourrait, sur la demande de la Compagnie, et après avis du Conseil supérieur des Transports aériens, décider, d'accord avec le Ministre des Finances, de surseoir exceptionnellement d'un an à la réduction des primes. Cette réduction serait alors effectuée en fonction de la valeur du rapport établi pour les trois derniers exercices.

Si, pour un exercice donné, la condition énoncée au premier alinéa du présent article, en ce qui concerne les deux services précédents, n'est pas réalisée, le montant maximum des subventions et le taux des primes restent les mêmes que pour le dernier exercice.

En aucun cas le montant maximum annuel des subventions ne pourra, en ce qui concerne les lignes Paris—Londres, Paris—Marseille, Marseille—Tunis et Marseille—Syrie, être supérieur à :

90 % de sa valeur initiale pour la période allant du 1^{er} janvier 1930 au 31 décembre 1939.

70 % de sa valeur initiale pour la période allant du 1^{er} janvier 1940 au 31 décembre 1944.

50 % de sa valeur initiale pour la période allant du 1^{er} janvier 1945 au 31 décembre 1949.

30 % de sa valeur initiale pour la période allant du 1^{er} janvier 1950 au 31 décembre 1954.

15 % de sa valeur initiale pour la période allant du 1^{er} janvier 1955 au 31 décembre 1959.

Par valeur initiale, on entend la valeur qu'auraient eue le montant maximum annuel des subventions si le service avait eu à l'origine la fréquence prescrite par le Ministre de l'Air au moment considéré.

Pour les périodes correspondantes, le taux des primes de parcours ne pourra excéder celui résultant du calcul prévu à l'article 11, multiplié par les coefficients, 0,90, 0,70, 0,50, 0,30, 0,15.

En ce qui concerne les lignes qui seront ouvertes ultérieurement, le décret fixant la valeur du coefficient prévu à l'article 11 arrêtera la cadence de réduction.

Art. 14. — *Revision des taux des primes de parcours et du montant des subventions afférentes aux lignes nouvelles.*

A l'expiration du premier et du troisième exercices suivant l'ouverture d'une ligne nouvelle, le taux des primes de parcours et le montant annuel des subventions afférentes à la ligne en question, pourront être révisés d'un commun accord entre l'Etat et la Compagnie, sans qu'il en résulte, toutefois, l'engagement de crédits qui ne seraient pas ouverts par le Parlement. Si, dans le cas d'une augmentation, des crédits suffisants ne pouvaient être affectés à cette ligne, pour le troisième ou, suivant le cas, le cinquième exercice suivant l'ouverture de la ligne, l'Etat serait tenu, à la demande de la Compagnie, d'acquiescer, soit par lui-même, soit par telles entreprises qu'il désignerait, le matériel et les installations acquis conformément aux règles posées par la présente convention pour l'exploitation de la ligne. Au cas où, par la suite, l'Etat concéderait à nouveau un service public de transports aériens sur cette ligne, la Compagnie aurait, à conditions égales, un droit de préférence.

Le matériel et les installations seraient repris par l'Etat sur la base des prix de revient, y compris frais généraux et intérêts intercalaires, déduction faite de la part du fonds d'amortissement correspondant à ce matériel et à ces installations.

Art. 15. — *Compte d'exploitation.*

I. — Recettes :

Le compte d'exploitation recevra au crédit :

1^o Les recettes commerciales de toute nature;

2° Les recettes provenant de l'exécution des transports postaux;

3° Les subventions d'exploitation versées par les Colonies, les gouvernements étrangers, les Chambres de Commerce et autres collectivités publiques, des sociétés ou des particuliers;

4° Les primes de parcours perçues par la Compagnie;

5° Les recettes diverses encaissées par la Compagnie à l'occasion de son exploitation (produits bruts du placement des fonds disponibles, autres que les fonds d'emprunts, loyers reçus des tiers, publicité, etc.).

II. — Dépenses :

Le compte d'exploitation recevra au débit :

A. — Toutes les dépenses d'exploitation effectuées pour assurer l'exécution du trafic prévu et notamment :

1° Rémunération et indemnités de tout le personnel employé par la Compagnie, navigant ou autre, y compris les charges patronales (retraites, secours, etc.);

2° Dépenses en matières et ingrédients de consommation du matériel volant, des navires, des automobiles, du matériel de dépannage, etc...;

3° Dépenses de location, d'entretien et de réparation de ce matériel, comprenant toutes les dépenses d'atelier;

4° Dépenses de location et d'entretien des locaux à usage de hangars, d'ateliers, d'installations diverses d'exploitation d'aérodromes ou de ports et d'agences;

5° Dépenses d'assurances en distinguant :

a) Les assurances du personnel indiquées au paragraphe premier;

b) Les assurances du matériel indiquées au paragraphe 2;

c) Les assurances des locaux et installations indiquées au paragraphe 4;

6° Dépenses d'assurances couvrant la Compagnie de sa responsabilité, en cas d'accident, envers les tiers et en sa qualité de transporteur;

7° Frais et indemnités de toute nature à payer par la Compagnie, au cas où elle n'aurait pu être couverte par une assurance ou quote-part à payer par elle en cas de responsabilité solidaire entre les Compagnies, y compris les dépenses nécessitées par des opérations de sauvetage, dépannage, etc.

8° Les frais généraux de l'administration et de la direction, y compris les frais de publicité.

B. — 1° Les impôts de toute nature, à l'exclusion de ceux dont le calcul est basé sur le montant des bénéfices industriels et commerciaux;

2° Les frais de contrôle.

C. — La dotation à un fonds d'amortissement, au titre des amortissements industriels concernant les installations et objets définis aux paragraphes 3 et 4 du débit du compte d'établissement (art. 6), cette dotation étant déterminée dans les conditions ci-après :

Il sera opéré, en liquidation de chaque exercice :

a) Un récolement des installations et objets effectué d'accord avec le Commissaire du Gouvernement, en vue de constater, pour l'exercice considéré, les pertes d'inventaire P visées au paragraphe 3 du crédit du compte d'établissement (art. 6);

b) Un calcul des dépréciations D subies par les installations et objets existants par rapport à leur prix d'entrée, suivent les taux fixés à l'Annexe D du cahier des charges.

La dotation au fonds d'amortissement pour l'exercice considéré sera égale au total P + D, diminué du solde disponible du fonds d'amortissement constitué au 31 décembre de l'exercice précédent. Toutefois, cette dotation sera réduite du montant des amortissements financiers de l'exercice en cours figurant au compte de liquidation en application de l'article 16 ci-après au paragraphe b.

Il sera tenu, par la Compagnie, à titre statistique, un compte d'exploitation pour chaque ligne ou groupe de lignes. Ce compte recevra, en dehors des recettes et dépenses localisées, la part lui revenant dans la ventilation des recettes et des dépenses indivises ainsi que des frais généraux de toute nature entrant dans le compte général d'exploitation.

Art. 16. — *Compte de liquidation.*

Le compte de liquidation de chaque exercice s'établira comme suit :

Aux dépenses d'exploitation correspondant à l'exercice considéré, telles qu'elles sont définies à l'article 15, paragraphe 2, on ajoutera les prélèvements ci-après :

a) Les frais d'accessoires afférents au service des actions;

b) La charge en intérêt, déduction faite du produit de placement des fonds disponibles d'emprunts, la charge en amor-

tissement et frais accessoires des obligations et emprunts de toute nature, la part afférente à l'amortissement étant affectée au fonds d'amortissement défini au paragraphe C des dépenses d'exploitation (art. 15).

c) La prime de gestion telle qu'elle est définie à l'article 17 ci-après.

L'ensemble des dépenses d'exploitation et des prélèvements a) à c) sera déduit des recettes totales d'exploitation définies à l'article 15 (§ 1^{er}).

Si la différence est négative, elle sera couverte.

— En premier lieu, par des surprimes de parcours dans la limite du tiers du total des primes de parcours et dans la limite du solde disponible du montant maximum de subventions indiqué à l'article 10;

— En second lieu, par un prélèvement sur la réserve générale définie ci-après;

— Enfin, par une avance de l'Etat remboursable sans intérêts.

Il sera établi, au 28 février de chaque année, un décompte provisoire de liquidation permettant d'ordonnancer au profit de la Compagnie un acompte sur les surprimes de parcours, et, éventuellement, l'avance de l'Etat.

Si la différence est positive, elle sera répartie comme suit :

20 % seront affectés à une réserve générale, tant que le solde de cette réserve ne dépassera pas la différence entre le solde du compte d'établissement (art. 6) et le solde du fonds d'amortissement;

50 % seront affectés au remboursement à l'Etat de ses avances antérieures;

30 % seront attribués à la Compagnie.

Si la dotation à la réserve générale cesse dans les conditions indiquées ci-dessus, la fraction disponible viendra en augmentation du remboursement des avances de l'Etat.

Lorsque toutes les avances de l'Etat auront été remboursées, la part de 50 % et, le cas échéant, le disponible de la part de 20 % seront attribués à la Compagnie.

Art. 17. — *Prime de gestion.*

Il sera alloué à la Compagnie une prime de gestion tendant à l'intéresser au développement du trafic et à l'économie dans les dépenses.

Cette prime comprendra les deux éléments indépendants ci-après :

A. — 5 % des recettes d'exploitation, non compris les primes de parcours;

B. — 20 % de l'excédent, s'il existe, des recettes totales d'exploitation sur les dépenses d'exploitation définies à l'article 15.

Art. 18. — *Répartition des sommes mises à la disposition de la Compagnie.*

Les sommes mises à la disposition de la Compagnie, en vertu de la présente Convention, sont les suivantes :

A. — Prime de gestion faisant l'objet du prélèvement c) (art. 16);

B. — Excédent du compte de liquidation non affecté à la réserve générale ou au remboursement des avances de l'Etat.

Sur le total à répartir ainsi obtenu, il sera prélevé, après prélèvement des dépenses non inscrites aux comptes d'exploitation ou de liquidation (dépenses rejetées par décision du Ministre, en application de l'article 19, pénalités, etc.) :

1° 5 % à verser à la réserve légale jusqu'à ce que le montant de cette réserve atteigne 10 % du capital social ;

2° La somme nécessaire à l'attribution d'un intérêt de 5 % aux actions B non amorties;

3° La somme nécessaire à l'attribution d'un intérêt de 5 % aux actions A non amorties;

4° La somme nécessaire à l'attribution d'un premier dividende de 2 % aux actions de capital A et B et aux actions de jouissance;

5° Le reliquat sera partagé comme suit :

a) 10 % à la disposition de la Compagnie pour être répartis entre le personnel;

b) 5 % à attribuer au Conseil d'administration ;

c) 10 % seront affectés à la constitution d'une réserve spéciale destinées à faire face :

1° A l'amortissement des frais définis aux paragraphes premier et 2 du débit du compte d'établissement;

2° A l'amortissement du capital actions.

Le prélèvement de 10 % cessera lorsque le solde de la réserve spéciale atteindra le montant total du capital actions non remboursé et des frais visés au paragraphe précédent et non amortis.

d) Le reste à répartir comme suit entre les parts bénéficiaires créées comme il est dit à l'article 5 et les actions :

25 % aux parts bénéficiaires et 75 % aux actions jusqu'à ce que la somme attribuée aux actions représente un dividende de 6 % (non compris l'intérêt de 5 %, mais y compris le premier dividende prévu au paragraphe 4 ci-dessus).

Pour le surplus 40 % aux parts bénéficiaires et 60 % aux actions, jusqu'à ce que la somme attribuée aux actions représente un dividende de 11 % (non compris l'intérêt de 5 %, mais y compris le premier dividende prévu au paragraphe 4 ci-dessus).

Au delà : 60 % aux parts bénéficiaires et 40 % aux actions.

Art. 19. — *Contrôle administratif et financier.*

La surveillance du service est exercée, au nom du Ministre de l'Air, par un Commissaire du Gouvernement, au siège social de la Compagnie. Ce Commissaire du Gouvernement est nommé conformément aux dispositions du décret du 30 octobre 1923. Son rôle s'exerce sur les opérations de toute nature effectuées par la Compagnie. Il n'a pas à s'immiscer dans le fonctionnement des services de la Compagnie, qui est cependant tenue de lui fournir tous renseignements et de lui communiquer toutes pièces qu'il juge utiles.

Le Commissaire du Gouvernement est convoqué aux séances du Conseil d'administration de la Compagnie et aux Assemblées générales d'actionnaires.

Il est également convoqué aux réunions des Comités de direction, technique, d'exploitation, financier qui pourraient être créés. Il a le droit de présenter des observations ou de demander des explications sur les questions examinées dans ces réunions.

Si le Commissaire du Gouvernement estime qu'une décision du Conseil ou des Comités ci-dessus visés, une résolution votée par l'Assemblée générale ou un acte d'administration est contraire aux dispositions de la Convention ou du Cahier des Charges ou aux intérêts de l'Etat français, il peut exiger que l'exécution en soit ajournée jusqu'à ce qu'une décision ait été prise par le Ministre de l'Air, après avis des Ministres intéressés. La décision du Ministre de l'Air doit parvenir à la Compagnie dans un délai maximum d'un mois, à dater du jour où l'affaire lui a été soumise.

Tous les achats, ventes, cessions, locations ou marchés de grosses réparations de matériel volant, tous les marchés supérieurs à 500.000 francs, de même que tous les actes par lesquels la Compagnie constituerait une hypothèque sur tout ou partie de ses biens, sont soumis obligatoirement à l'examen du Commissaire du Gouvernement qui peut présenter ses

observations dans un délai de huit jours. En cas de désaccord avec la Compagnie, le Ministre de l'Air statue dans un délai de quinze jours. Au cas où la Compagnie passerait outre, les dépenses résultant des marchés ou des actes non approuvés par le Ministre de l'Air, pourraient être, après avis de la Commission de vérification prévue à l'article 26, rejetées totalement ou partiellement du compte d'exploitation.

La même règle s'applique à tous les marchés et contrats, quel que soit le montant, passés avec des entreprises dans lesquelles l'un des administrateurs ou directeurs de la Compagnie serait intéressé.

Tous les contrats ou accords passés par la Compagnie, avec tous organismes ou collectivités français ou étrangers, sont obligatoirement soumis au Ministre de l'Air. Ils ne sont opposables à l'Etat français que si le Ministre de l'Air a donné son accord formel à leur sujet.

Sans s'immiscer dans le détail de la gestion courante, le Commissaire du Gouvernement peut provoquer l'étude par la Compagnie de mesures susceptibles d'entraîner des diminutions de dépenses. En cas de désaccord avec la Compagnie, les dépenses qui auraient pu être évitées sont signalées au Ministre de l'Air qui décide, après avis du Conseil supérieur des Transports aériens, du rejet ou de l'acceptation de ces dépenses au compte d'exploitation.

La rémunération du Commissaire du Gouvernement est remboursée par la Compagnie. Le montant en est compris dans les frais de contrôle portés au compte d'exploitation. Si ce Commissaire est commun à plusieurs entreprises, la Compagnie rembourse la partie de la rémunération qui lui est assignée par le Ministre de l'Air.

Art. 20. — *Organisation commune aux exploitations aériennes.*

Une organisation commune destinée à assurer la coordination des différentes exploitations aériennes en concordance avec les intérêts généraux de la Nation sera constituée par un Conseil supérieur des transports aériens assisté d'un Comité consultatif de l'exploitation commerciale.

Les frais de fonctionnement de ces organismes seront supportés par les Compagnies de navigation aérienne subventionnées, au prorata des recettes totales d'exploitation de l'exercice précédent.

Art. 21. — *Conseil supérieur des transports aériens.*

a) *Composition.* — Le Conseil supérieur des transports aériens est composé, en sus du président, de trois administra-

teurs français désignés par le Conseil d'administration de chacune des Compagnies exploitant des lignes régulières de transport aérien subventionnées, du Directeur général de chacune de ces mêmes Compagnies, d'un représentant du Comité central des Compagnies de navigation aérienne, de cinq représentants élus du personnel navigant des Compagnies et de représentants des intérêts généraux de la nation, au nombre maximum de 30, nommés par décret rendu sur la proposition du Ministre de l'Air.

Le président est nommé également par décret rendu sur la proposition du Ministre de l'Air.

Un décret rendu sur la proposition du Ministre de l'Air fixera les détails d'organisation et de fonctionnement de ce Conseil.

b) *Attributions.* — Le Conseil supérieur des transports aériens est obligatoirement saisi par le Ministre de l'Air des projets de loi ou règlements généraux concernant la navigation aérienne.

Il est de même obligatoirement consulté sur les questions touchant l'organisation générale et le régime financier des divers réseaux aériens.

Il donne également son avis sur les questions importantes intéressant les transports aériens dont le Ministre juge utile de le saisir.

Art. 22. — *Comité consultatif de l'exploitation technique.*

a) *Composition.* — Le Comité consultatif de l'exploitation technique est composé du Directeur général technique au Ministère de l'Air, président, du Directeur de l'aéronautique marchande, du Directeur général et du chef de service compétent de chacune des Compagnies exploitant des lignes régulières de transports aériens subventionnées, de cinq représentants élus du personnel navigant des Compagnies, d'un représentant du Bureau Veritas, de trois ingénieurs de l'aéronautique, de trois représentants de l'industrie aéronautique, dont deux au moins choisis dans les groupements régulièrement constituée, et d'un représentant de l'Office national météorologique.

Tous les membres sont nommés par arrêté du Ministre de l'Air.

Un décret rendu sur la proposition du Ministre de l'Air fixera les détails d'organisation et de fonctionnement de ce Comité.

b) *Attributions.* — Le Comité consultatif de l'exploitation technique délibère sur toutes les questions techniques intéressant les transports aériens dont il est saisi par le Ministre.

Il est obligatoirement consulté sur :

— les mesures d'ordre général à prendre concernant la circulation aérienne;

— les questions touchant le statut, le travail et la rémunération, les institutions de prévoyance et de retraite du personnel navigant;

— les programmes de matériels volants;

— l'agrément du matériel volant.

Il peut spontanément faire au Ministre toutes propositions ou suggestions relatives à l'exploitation technique.

Art. 23. — *Comité consultatif de l'exploitation commerciale.*

a) *Composition.* — Le Comité consultatif de l'exploitation commerciale est composé du Directeur de l'aéronautique marchande, président, du Directeur général et du chef de service compétent de chacune des Compagnies exploitant des lignes régulières de transports aériens subventionnées, de cinq représentants élus du personnel navigant, d'un représentant de l'Administration des Postes, de trois représentants des Chambres de Commerce, d'un représentant de l'Office national météorologique, d'un représentant des Compagnies de chemins de fer, d'un représentant des Compagnies de navigation maritime, d'un représentant des associations aéronautiques régulièrement constituées, d'un représentant du Ministère du Commerce et d'un représentant du Ministère des Colonies.

Tous les membres sont nommés par arrêté du Ministre de l'Air.

Un décret rendu sur la proposition du Ministre de l'Air fixera les détails d'organisation et de fonctionnement de ce Comité.

b) *Attributions.* — Le Comité consultatif de l'exploitation commerciale délibère sur toutes les questions commerciales intéressant les transports aériens dont il est saisi par le Ministre.

Il est obligatoirement consulté sur :

— les horaires et tarifs proposés par les entreprises à l'homologation;

— les relations des services aériens entre eux et avec les autres services publics de transport;

— les questions touchant l'utilisation postale des services aériens.

Il donne également son avis sur les questions commerciales intéressant les transports aériens et dont le Ministre juge utile

de le saisir; sont notamment de sa compétence les questions suivantes :

- accords commerciaux entre exploitants français et étrangers;
- organisation des services commerciaux.

Art. 24. — *Expiration de la Concession.*

Au cours du vingt-cinquième exercice qui suivra la mise en application de la présente Convention, l'Etat fera connaître à la Compagnie, si, à l'expiration de la concession, il a l'intention de maintenir le service public objet de la dite concession.

Dans le cas où il maintiendrait le service public concédé, la Compagnie aurait, à conditions égales, un droit de priorité pour l'attribution d'une nouvelle concession. Si l'accord ne pouvait se réaliser sur les conditions du nouveau contrat à intervenir, l'Etat serait tenu, à l'expiration de la concession, de reprendre ou de faire reprendre, par telles entreprises qu'il désignerait, le matériel, les installations et l'approvisionnement figurant au compte d'établissement. Le prix de reprise du matériel et des installations serait celui inscrit au compte d'établissement, déduction faite du solde du fonds d'amortissement; le prix de reprise des approvisionnements serait le prix de revient.

Par ailleurs, la Compagnie aurait à verser à l'Etat :

1° Le montant des avances non remboursées;

2° Le montant, pour leur valeur d'émission, augmentée de la portion courue de la prime de remboursement, des obligations et emprunts de toute nature restant à amortir; le service de ces obligations et emprunts devant être assumé par l'Etat jusqu'à complet amortissement.

L'Etat, ou les entreprises désignées par lui, serait substitué à la Compagnie dans l'application de tous contrats ou accords signés par elle et afférents à l'exploitation du réseau; il prendrait la suite de tous marchés ou de toutes conventions en cours à la date de l'expiration de la concession.

Dans le cas où l'Etat déciderait de ne pas maintenir le service public concédé, la Compagnie serait astreinte aux versements à l'Etat, concernant les avances non remboursées et les emprunts non amortis. Elle aurait le droit de conserver son matériel et ses installations et d'assurer un service de transports aériens réguliers analogue à celui précédemment concédé et de n'effectuer les versements à l'Etat qu'au fur et à mesure de leur échéance pour ceux qui correspondent au service des emprunts; elle serait tenue, d'autre part, d'effec-

tuér les versements correspondants aux avances de l'Etat, en y affectant, par priorité, la totalité de ses bénéfices industriels. Les articles 3, 15, 16, 19 et 26 de la présente convention resteraient alors en vigueur jusqu'à complet remboursement à l'Etat.

Art. 25. — *Cessation anticipée de la concession.*

A. — *Sur l'initiative de l'une des deux parties.* — A toute époque, l'Etat ou la Compagnie peuvent exiger la résiliation de la convention à partir du 1^{er} janvier d'une année et moyennant préavis d'un an, si le total des avances de l'Etat non remboursées dépasse la moitié du capital social. Dans ce cas, la Compagnie se met en liquidation, cette liquidation s'opérant comme il est indiqué à l'article 24, pour le cas de cessation de l'exploitation en fin de concession.

Si la résiliation est prononcée sur l'initiative de l'Etat, la Compagnie aura un droit de priorité, à conditions égales, pour l'exploitation du réseau concédé par la présente convention et qui ferait l'objet d'un nouveau contrat.

B. — *Sur l'initiative de l'Etat.* — A toute époque, à partir de l'expiration de la dixième année d'exploitation, l'Etat peut résilier la convention au 1^{er} janvier d'une année, après préavis d'un an. Dans ce cas, il est procédé comme il est indiqué à l'article 24 pour les reprises par l'Etat du matériel et des installations et pour les versements à faire par la Compagnie à l'Etat en ce qui concerne les avances non remboursées et les emprunts non amortis, dont le service est assumé par l'Etat jusqu'à complet amortissement, les règlements afférents à ces opérations devant intervenir dans le délai maximum d'un an à dater de la résiliation de la Convention.

En outre, l'Etat doit verser à la Compagnie une indemnité, dite indemnité d'éviction.

Celle-ci est payée sous forme d'annuités égales, versées, à terme échu, pour chacune des années restant à courir jusqu'à la date d'expiration normale de la présente convention.

Le montant des annuités est calculé de la façon suivante :

On considère, pour chacun des quatre exercices précédant immédiatement la résiliation, le total des sommes mises à la disposition de la Société en vertu des paragraphes A et B de l'article 18, et on en prend la moyenne.

Les annuités à verser sont égales à cette moyenne ou au total correspondant au dernier exercice s'il est plus élevé.

Art. 26. — *Arrêté des comptes d'établissement, d'exploitation et de liquidation.*

Les comptes d'établissement, d'exploitation et de liquida-

tion sont arrêtés par le Ministre de l'Air, après avis du Ministre des Finances, sur rapport présenté par une Commission de vérification dont la composition sera fixée par un arrêté ministériel.

Cette Commission procédera à un examen sommaire des comptes produits par la Société au 28 février de chaque année et donnera son avis sur le règlement, à titre provisoire, avant le 31 mars, ainsi qu'il est exposé à l'article 16, de l'avance à verser par l'Etat.

Art. 27. — *Approbation législative.*

La présente convention ne deviendra définitive qu'après approbation par une loi.

Art. 28. — *Droits de timbre et d'enregistrement.*

Les droits de timbre et d'enregistrement, ainsi que les frais d'insertion au *Journal officiel*, seront supportés par la Compagnie.

Fait à Paris, le 21 février 1929.

Lu et approuvé :

Lu et approuvé :

Signé : Louis BREGUET.

Signé : E. ROUME.

Le Ministre de l'Air,
Signé : LAURENT-EYNAC

II

CAHIER DES CHARGES

Chapitre Premier. — *Service à effectuer.*

Article Premier. — Le service régulier de transports aériens assuré par la Compagnie comporte, chaque année, les voyages suivants, du 1^{er} janvier au 31 décembre :

Paris-Londres, 12 voyages aller et retour par semaine.

Paris-Marseille, 7 voyages aller et retour par semaine.

Marseille-Tunis ou Bône, 6 voyages aller et retour par semaine.

Marseille-Syrie, 1 voyage aller et retour par semaine jusqu'au 31 décembre 1930.

Deux voyages aller et retour par semaine à partir du 1^{er} janvier 1931, puis à partir d'une date qui sera ultérieurement fixée par le Ministre de l'Air, dans les conditions du 2^e alinéa de l'article 2 ci-après, 3 aller et retour par semaine.

Art. 2. — La Compagnie peut effectuer des voyages supplémentaires suivant les besoins de l'exploitation. Ces voyages ne sont primés que si la Compagnie justifie qu'ils sont nécessités par le transport du fret payant (passagers, marchandises ou postes), la répartition des avions sur la ligne ou la correspondance entre les sections.

D'autre part, le Ministre de l'Air peut, d'accord avec le Ministre des Finances, et après entente avec la Compagnie, sans engager de crédits qui ne seraient pas encore ouverts, décider une modification de la fréquence prévue à l'article premier ci-dessus.

Il pourra également prescrire à la Compagnie l'exécution de voyages sur des itinéraires non desservis par les lignes aériennes françaises régulières; les itinéraires ainsi parcourus ne pourront toutefois jamais être supérieurs à 1/100 des voyages effectués par la Compagnie sur ses lignes régulières.

Art. 3. — Les horaires sont fixés par le Ministre de l'Air, sur propositions de la Compagnie, après avis du Comité de l'Exploitation commerciale, dix jours au moins avant leur mise en vigueur. Ces horaires règlent d'une façon précise

les conditions dans lesquelles s'effectue la correspondance entre les étapes.

Art. 4. — Les itinéraires et les distances servant de base à l'établissement des tarifs et au payement des primes sont fixés par le Ministre de l'Air, sur propositions de la Compagnie. En cas de force majeure, le Ministre peut imposer ou autoriser des détournements d'itinéraires.

Art. 5. — La Compagnie s'engage à organiser et à assurer le dépannage en mer des aéronefs lui appartenant. Dans un délai de trois mois à partir de la date où la Compagnie aura pris la gestion effective de son réseau, elle soumettra au Ministre de l'Air des propositions sur cette organisation.

Art. 6. — Aucune entreprise annexe au service faisant l'objet de la concession ne pourra être mise en exploitation sans l'accord formel et par écrit du Ministre de l'Air.

Chapitre II. — *Tarifs et transports postaux.*

Art. 7. — Les tarifs ordinaires et spéciaux appliqués par la Compagnie pour le transport des passagers et des marchandises doivent être homologués sur avis du Comité de l'exploitation commerciale par le Ministre de l'Air dix jours au moins avant leur mise en vigueur, sauf en cas de circonstances exceptionnelles. Ils précisent le poids maximum des bagages à main transportés en franchise. Ils sont affichés avec leur date d'homologation par les soins de la Compagnie dans ses locaux à usage du public.

Les tarifs passagers s'appliquent aux transports de ville à ville et comprennent le transport entre l'aérodrome et la ville.

Art. 8. — La Compagnie est tenue d'assurer le transport des dépêches postales et, éventuellement, des colis postaux qui lui seront remis par l'Administration des postes.

Cette obligation comprend, outre le transport aérien, le transport entre les bureaux de poste et les aérodromes, tant au départ qu'à l'arrivée, étant entendu que lorsque plusieurs bureaux de poste existent dans une même station, le transport en question s'effectue entre l'aérodrome et un seul bureau central; elle s'applique à tous les voyages ordinaires et supplémentaires effectués par la Compagnie suivant les besoins de l'Administration des postes.

Il ne pourra être accepté à bord des avions d'autres dépêches ou correspondances que celles remises par cette Administration, à l'exception, toutefois, de correspondances de services ouvertes de la Compagnie.

Le transport des dépêches, tant entre les bureaux de poste et les aérodromes que sur les parcours aériens, s'effectue sous la responsabilité de la Compagnie, cette dernière étant tenue envers l'Administration des postes aux mêmes obligations que cette Administration vis-à-vis des tiers intéressés.

Les conditions de détail applicables au transport des dépêches postales et, éventuellement, des colis postaux seront arrêtées dans un contrat spécial entre l'Administration des postes et la Compagnie. Ce contrat fixera, notamment, la rétribution allouée à la Compagnie pour le transport des dépêches.

L'avis du Ministre de l'Air est donné sur les projets de contrat à intervenir entre l'Administration des postes et la Compagnie.

Art. 9. — La priorité d'utilisation du tonnage disponible appartient d'abord aux transports postaux, puis, pour moitié, aux autres transports de l'Etat, à charge par celui-ci de prévenir la Compagnie trois jours pleins à l'avance, l'autre moitié étant affectée aux transports commerciaux.

Toutefois, si des avantages de priorité analogues étaient consentis à des Gouvernements étrangers, la Compagnie pourrait, d'accord avec le Ministre de l'Air, diminuer la part réservée aux transports de l'Etat français, autres que les transports postaux, de telle sorte qu'une partie du tonnage utile fût toujours offerte aux transports commerciaux.

Chapitre III. — *Personnel.*

Art. 10. — Le personnel technique de bord doit être agréé par le Ministre de l'Air et posséder les certificats, brevets et licences exigés par les règlements en vigueur; il doit être maintenu en parfait état d'entraînement.

Art. 11. — En application de l'article 7 de la loi du 30 janvier 1923, du titre II du règlement d'administration publique du 13 juillet 1923 et de l'article premier de la loi du 18 juillet 1924, la Compagnie devra réserver, dans les conditions stipulées à l'annexe A au présent Cahier des Charges, un certain nombre d'emplois aux invalides de guerre.

Chapitre IV. — *Matériel.*

Art. 12. — Le choix et la commande du matériel volant appartiennent à la Compagnie, sous les réserves ci-après :

Le matériel volant doit être régulièrement immatriculé et posséder les certificats de navigabilité en état de validité et tous documents imposés par les règlements en vigueur.

Il doit être composé d'aéronefs dont le type est agréé par le Ministre de l'Air. Celui-ci détermine tous les trois mois, sur avis du Comité d'exploitation technique, la liste des aéronefs agréés pour chaque ligne. Il peut, toutefois, autoriser la mise en service d'appareils de types nouveaux non encore agréés.

Les appareils doivent être de construction française dans la proportion de 50 % au moins.

Les instruments de bord et les dispositifs de bord intéressant la sécurité doivent être de types homologués par le Ministre de l'Air.

Si un type d'aéronef cesse d'être agréé tout en conservant son certificat de navigabilité, la Compagnie a le droit de maintenir en service les aéronefs de ce type acquis antérieurement.

Toutefois, le Ministre de l'Air peut limiter la durée de ce maintien en service au temps nécessaire pour l'amortissement complet des appareils.

Le transport des passagers sur des appareils d'un type nouveau n'est autorisé sur une ligne déterminée que lorsqu'il a déjà été effectué par des appareils de même type un minimum de cent heures de vol, dont cinquante au moins par étapes complètes sur la ligne en question, ou sur des parcours présentant des conditions analogues au point de vue de la navigation aérienne (météorologie, orographie, etc.).

Art. 13. — Les conditions dans lesquelles un type nouveau peut être agréé sont fixées à l'annexe B.

Art. 14. — La Compagnie doit munir tous ses appareils de dispositifs propres à assurer leur meilleure utilisation et à garantir au public le maximum de sécurité et de confort; elle doit, à ce sujet, se conformer aux prescriptions qui lui seront notifiées par le Ministre de l'Air, sans que cette obligation puisse lui ouvrir un droit quelconque à indemnité.

Art. 15. — Les appareils destinés à l'exploitation ne peuvent avoir d'autres destinations que celles prévues au présent Cahier des charges et doivent être strictement réservés au service de transport correspondant à cette exploitation. Toute autre utilisation doit être nécessairement soumise à l'autorisation préalable du Ministre de l'Air.

Art. 16. — La Compagnie doit posséder constamment en état de vol une flotte suffisante pour assurer régulièrement le trafic prévu à l'article premier. L'Etat pourra à tout moment imposer l'exécution de cette obligation.

Chapitre V. — *Contrôle technique.*

a) *Contrôle du matériel volant.*

Art. 17. — Les appareils sont soumis à un contrôle permanent, tant au point de vue de leur existence que de leur état d'entretien. La Compagnie doit présenter ses appareils à toute réquisition du Ministre de l'Air et du Bureau Veritas.

Sur préavis d'un mois, la Compagnie doit prendre ses dispositions pour que tout le matériel volant puisse, par roulement, être examiné dans des aérodromes fixés par le Ministre de l'Air et desservis par les lignes exploitées.

Les frais de contrôle des appareils sont supportés par la Compagnie, conformément aux dispositions du décret pris en exécution de l'article 59 de la loi de finances du 30 juin 1923.

Lorsque le Ministre de l'Air le juge nécessaire, il peut ordonner l'exécution en vol d'une expertise ou d'un essai (de maniabilité par exemple) d'un ou plusieurs appareils en service à la Compagnie. Les frais de ces expertises ou essais (y compris les assurances relatives au personnel, au matériel ou aux dommages aux tiers) sont imputés au compte d'exploitation.

Les avaries graves d'appareils doivent être signalées dans le moindre délai au Ministre de l'Air; la mise en réparation doit être immédiate et poursuivie avec toute la diligence nécessaire.

Lorsqu'un de ses appareils est détruit, la Compagnie doit aviser, dans le plus bref délai, le Ministre de l'Air aux fins de vérification et d'enquête et faire dresser procès-verbal des circonstances de la destruction par une autorité locale.

b) *Contrôle du trafic.*

Art. 18. — A chaque départ et à chaque arrivée, les contrôleurs de la navigation aérienne peuvent se faire présenter les billets en présence des voyageurs. Ces billets doivent mentionner d'une façon précise le tarif auquel ils ont été délivrés.

Art. 19. — La Compagnie supporte les frais de contrôle du trafic conformément aux dispositions du décret pris en application de l'article 120 de la loi de finances du 30 décembre 1928.

Art. 20. — Le Ministre de l'Air se réserve, pour contrôle et étude, chaque mois et sur chaque étape, deux passages aller et retour gratuits sur les lignes à fréquence tri-hebdomadaire et un seul sur les lignes à fréquence moindre.

Chapitre VI. — *Contrôle administratif et financier.*

Art. 21. — La Compagnie doit fournir trimestriellement un état certifié par son Directeur, donnant la situation de son personnel et de son matériel, et, dans le premier mois de chaque semestre, un relevé global, par catégories, de ses dépenses et de ses recettes pendant le semestre précédent. Ces pièces seront visées par le Commissaire du Gouvernement.

Art. 22. — La comptabilité de la Compagnie, y compris la comptabilité des titres, est intégralement soumise aux vérifications du Ministre de l'Air et de l'Inspection générale des finances qui ont le droit de se faire communiquer les marchés, contrats, et, d'une manière générale, toutes pièces et documents qu'ils jugent nécessaires au contrôle.

Chapitre VII. — *Sanctions.*

Art. 23. — Chaque fois qu'un voyage régulier ou supplémentaire a été interrompu par suite d'un incident de vol ne résultant pas directement de circonstances atmosphériques ou marines, la Compagnie est frappée d'une pénalité de mille francs.

Lorsqu'un voyage a été effectué avec un appareil ne répondant pas aux conditions imposées par le chapitre IV du présent cahier des charges, la Compagnie est frappée d'une pénalité égale au montant de la prime de parcours acquise au cours dudit voyage. Toutefois, si l'infraction consiste en une défectuosité ou absence des instruments de bord et dispositifs prévus au même chapitre IV (art. 12 et 14), la pénalité ne peut dépasser cinq cents francs par voyage.

Art. 24. — Sauf en cas de force majeure, ou de circonstances atmosphériques ou marines défavorables, tout retard au départ d'une étape excédant cinq minutes (1) entraîne une pénalité de cent francs pour chaque quart d'heure ou fraction de quart d'heure supplémentaire, sans que le maximum de pénalité puisse dépasser mille francs pour l'étape correspondante.

Chaque fois qu'un voyage régulier sur une étape n'est pas entrepris, à moins que ce soit en raison des circonstances atmosphériques ou marines, ou pour cas de force majeure, la Compagnie est frappée d'une pénalité de deux mille francs.

(1) Un quart d'heure pour les hydravions.

Si la Compagnie modifiait les horaires des voyages réguliers ou les tarifs sans respecter la procédure ou les délais prévus aux articles 3 et 7 ci-dessus, elle serait frappée d'une pénalité de cinq mille francs à la première infraction et de dix mille francs aux infractions suivantes.

Si, hors le cas de force majeure ou d'accord préalable du Ministre de l'Air, la Compagnie arrêta son trafic ou n'exécutait, au cours de deux mois consécutifs, qu'un nombre de voyages inférieur de 30 0/0 au nombre prévu à l'article premier du présent cahier des charges, la Convention serait résiliée dans les conditions prévues au paragraphe A de l'article 25 de ladite convention, le cautionnement versé par la Compagnie restant acquis à l'Etat.

Art. 25. — L'inobservation des dispositions contenues dans la Convention et dans le cahier des charges entraînera, suivant sa gravité, une des sanctions suivantes, qui est dans tous les cas, prononcée par le Ministre de l'Air.

1° Avertissement;

2° Pénalité égale au montant total des primes de parcours acquises sur une ou plusieurs étapes au cours d'une ou plusieurs journées d'exploitation;

3° Résiliation de la convention dans les conditions prévues au paragraphe A de l'article 25 de la Convention;

4° Résiliation dans les mêmes conditions avec indemnité au profit de l'Etat, égale au montant du cautionnement.

Art. 26. — Le montant des pénalités de toute nature encourues par la Compagnie est entièrement à sa charge et ne peut figurer ni au débit du compte d'exploitation, ni au débit du compte de liquidation.

Art. 27. — L'exonération totale ou partielle de toutes les pénalités prévues au présent cahier des charges ne pourra constituer qu'une mesure gracieuse. Elle ne pourra être accordée que sur une décision directe et personnelle du Ministre de l'Air.

Art. 28. — En plus des cas de résiliation prévus aux articles 24 et 25 du présent cahier des charges, la Convention est résiliée d'office en cas de faillite, de liquidation ou de dissolution de la Compagnie. Toutefois, le Ministre de l'Air peut accorder, sur leur demande, aux syndics ou liquidateurs représentant la masse des créanciers de la Compagnie défailillante la continuation provisoire de la convention.

Chapitre VIII. — *Dispositions diverses.*

Art. 29. — Dans le cas où le droit de réquisition de l'Etat est ouvert conformément aux lois, la valeur des matériels réquisitionnés est réputée égale, au maximum, à leur valeur d'achat diminuée des amortissements effectués comme il est prévu à l'article 24 de la Convention.

Art. 30. — Les annexes au présent cahier des charges sont revisées au début de chaque période quinquennale et sont fixées pour chaque nouvelle période par arrêté du Ministre de l'Air, sur avis du Conseil supérieur des transports aériens. Leur libellé actuel sera valable pour la période s'étendant de la mise en vigueur de la Convention au 31 décembre 1934.

Lu et approuvé :
Signé : Louis BRÉGUET.

Lu et approuvé :
Signé : E. ROUME.

Le Ministre de l'Air,
Signé : LAURENT EYNAC.

ANNEXE A

*Emplois réservés aux bénéficiaires des lois
des 30 janvier 1923 et 18 juillet 1924*

CATEGORIES.	EMPLOIS	CATEGORIES de blessures ou infirmités compa- tibles avec l'em- ploi réservé (1)	CONDITIONS spéciales d'accès	PROPOSITIONS réservées	
				Loi du 30 Janvier 1923	Loi du 18 Juillet 1924
4 ^e	Employés subalternes (comptabi- lité, trafic, douanes).	Cr. ; Y. ; O. ; Ab. ; Th. ; Br. (à con- dition que le bras droit soit intact) ; M. (à condition que la main droite soit intacte) ; C. ; J. (une seule jambe atteinte, l'autre valide) ; P. (un permet- tant la marche, l'autre étant in- tact).	Savoir lire écrire compter	$\frac{\%}{50}$	$\frac{\%}{25}$
4 ^e	Gardien de bureau	Cr. ; Y. ; O. ; Ab. ; Th. ; Br. (à con- dition que le bras droit soit intact) ; M. (à condition que la main droite soit intacte) ; C. ; J. (une seule jambe atteinte, l'autre valide) ; P. (un permet- tant la marche, l'autre étant in- tact).	Savoir lire, écrire, compter	50	25

(1) Eplication des abréviations : Cr., crâne ; Th., tho-
rax ; P., pied ; Y., yeux ; Br., bras ; O., oreilles ; M., mains ;
Ab., abdomen ; C., cuisse ; J., jambe.

ANNEXE B

Conditions d'agrément des appareils.

Pour être agréé, un type nouveau d'avion ou d'hydravion doit satisfaire notamment aux conditions suivantes :

a) Etre muni de moteurs dont les prototypes ont satisfait à des essais d'endurance de 100 heures;

b) Avoir un tonnage utile tel qu'il résulte du certificat de navigabilité d'au moins 300 kilos, en plus de l'équipage et de l'équipement de bord réglementaire et du combustible nécessaire pour un parcours de 500 kilomètres avec vent debout de 10 mètres à la seconde, le moteur donnant seulement sa puissance d'utilisation, c'est-à-dire tournant au nombre de tours correspondant à la puissance nominale diminuée d'un trentième. (Pour certaines utilisations spéciales — avions postaux, par exemple — des dérogations à cette clause peuvent être admises par le Ministre de l'Air).

Le tonnage utile comprend seulement :

a) Le poids de lest susceptible d'être logé dans la cabine et les emplacements spéciaux et disposant d'au moins 4 décimètres cubes par kilo;

b) Les instruments et appareils dont la présence à bord serait imposée par des décisions postérieures à l'acquisition de l'avion.

ANNEXE C

Majoration de la prime de parcours

Cette majoration est égale à :

	A	
$P^1 \times 0,70$	—————	pour les avions monomoteurs;
	450 — 1	
	A	
$P^1 \times 0,70$	—————	Pour les avions multimoteurs de
1 ^{re} catégorie;	400 — 1	
	A	
$P^1 \times 0,70$	—————	Pour les hydravions monomoteurs;
	300 — 1	
	A	
$P^1 \times 0,70$	—————	pour les hydravions multimoteurs de
1 ^{re} catégorie;	250 — 1	

Pⁱ est égal au montant de la prime de parcours tel qu'il est donné par l'application de l'article 11 de la Convention;

A est donné par la formule :
$$\frac{(Pt - Pm + n25) (V - 50)}{W}$$

dans laquelle :

Pt est le poids total maximum en kilos de l'appareil figurant au certificat de navigabilité;

Pm le poids en kilos de l'aéronef vide figurant au certificat de navigabilité;

n le nombre de places aménagées pour passagers;

V la vitesse horizontale en kilomètres à l'heure au voisinage du sol au nombre de tours d'utilisation du moteur;

W la puissance nominale totale en CV du ou des moteurs.

ANNEXE D

Amortissement du matériel.

Les dépréciations du matériel sont calculées proportionnellement à la période pendant laquelle ils ont figuré à l'actif de la Société suivant les taux ci-après :

Matériel volant (cellules et moteurs).....	4 0/0 p. mois
Appareillage de bord.....	2 —
Petit outillage.....	50 0/0 par an
Machines-outils	15 —
Mobilier	10 —
Baraquements en bois et hangars légers.....	25 —
Agencement des immeubles.....	20 —
Immeubles à usage de bureau ou d'habitation.	2 —
Hangars définitifs.....	10 —
Immeubles industriels.....	5 —
Automobiles	33 —
Navires	5 —
Flottille de dépannage et de service.....	20 —

Pour les matériels et installations déjà usagés lors de leur acquisition, les taux d'amortissement seront fixés d'accord avec le Commissaire du Gouvernement.

LE MINISTRE DE L'AIR.

Secrétariat particulier.

Cabinet (assisté d'une sous-Direction administrative).

Secrétariat général.

I. — Direction générale technique.

(Un directeur général.)

- 1^{er} bureau. — Études des prototypes.
- 2^e bureau. — Matériel de siège, — Matériel de combat.
- 3^e bureau. — Matières premières. — Fournitures. — Mobilisation industrielle. — Base aérienne.
- 4^e bureau. — Personnel. — Enseignement.

Service central de coordination.

II. — Direction des forces aériennes.

(Un directeur, assisté de deux directeurs adjoints, terre et mer.)

- Services administratifs.
- Personnels militaires.
- 1^{er} bureau. — Organisation générale.
- 2^e bureau. — Enseignement.
- 3^e bureau. — Instruction. — Ecoles.
- 4^e bureau. — Opérations. — Publications.
- 5^e bureau. — Programmes des matériels et des bases.
- 6^e bureau. — Aviation côtière.

III. — Direction du contrôle du budget et de la comptabilité générale.

(Un directeur.)

- Cabinet du directeur.
- Service central de contrôle et du contentieux. — Questions militaires. — Travaux législatifs. — Pensions.
- Sous-direction du budget et de la comptabilité générale : 3 bureaux.
- Sous-direction de matériel et de personnel : 2 bureaux.

IV. — Direction de l'aéronautique marchande.

(Un directeur.)

- Sous-direction de l'exploitation aérienne :
 - Bureau de la législation aérienne.
 - Bureau du trafic aérien.
 - Bureau de personnel et de la compatibilité.
- Inspection technique de la navigation aérienne :
 - Bureau des centres aériens.
 - Bureau des transmissions.
- Service de la navigation aérienne (en Transaériennes).

Services rattachés directement à l'Administration centrale :

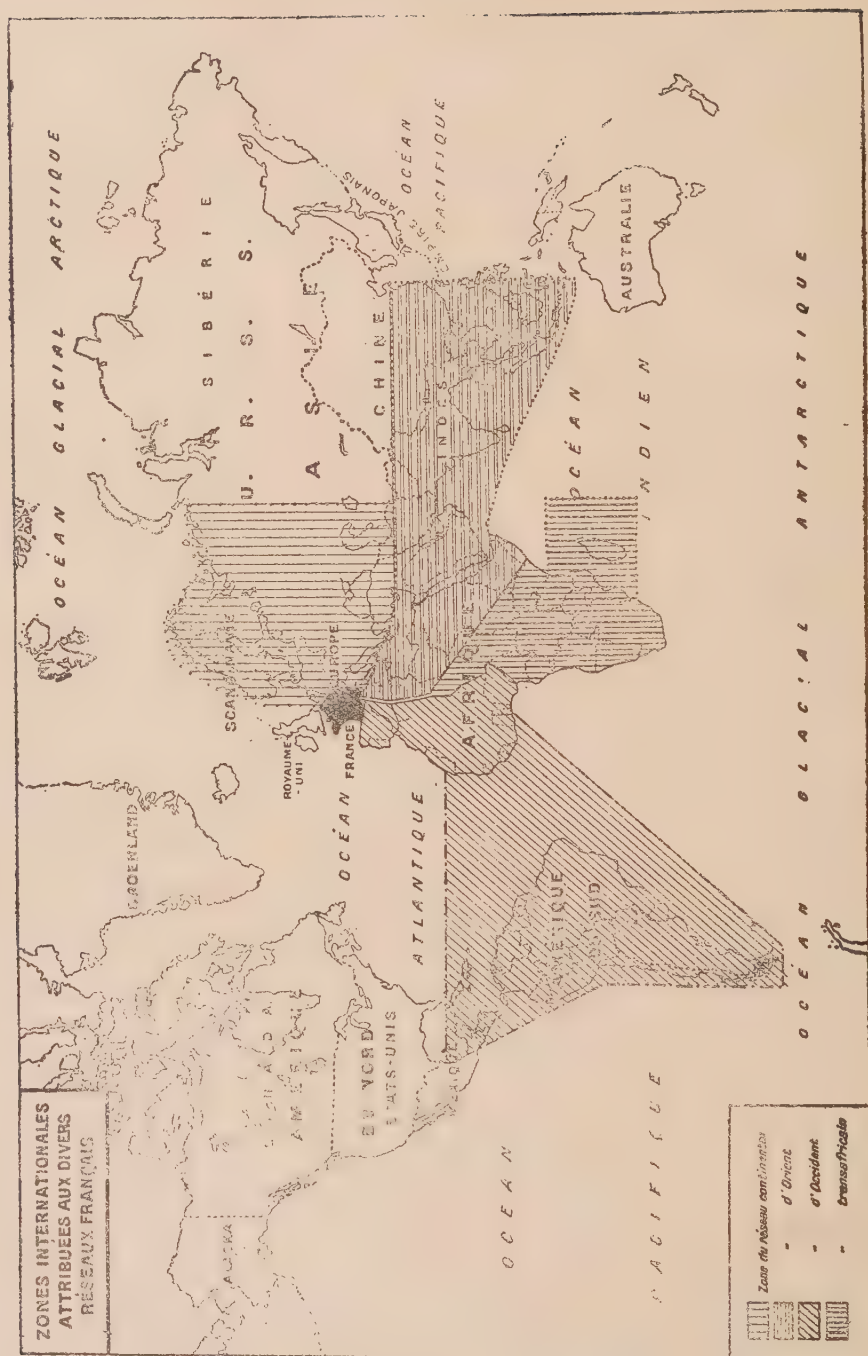
- 1^{re} Inspection générale technique.
- 2^e Inspection générale des forces aériennes.
- 3^e Office national météorologique (avec 8 services).

PLAN D'ORGANISATION DES SERVICES TECHNIQUES DE L'AÉRONAUTIQUE

Directeur général technique.

(Assisté par un service central de coordination et par 4 bureaux.)

ÉCOLE NATIONALE d'aéronautique.	SERVICE DES RECHERCHES.	SERVICE TECHNIQUE.	SERVICE DES FABRICATIONS.	SERVICE DES BASES.
(En organisation.)	Section Inventions. Section Aérodynamique. Section Matières premières. Section Instruments et machines nouveaux.	Section Avions et hydravions. Section Moteurs. Section Equipement. Section Armement. Section Aérostation.	6 Arrondissements de contrôle : — Paris-Ville. — Paris-Est. — Paris-Nord-Ouest. — Paris-Sud-Ouest. — Midi et Sud-Est. — Sud-Ouest.	Section Travaux neufs. Section Signaux. Section Entretien.
Organismes communs.	Laboratoires aérodynamiques. Section Ateliers et services généraux.	Section Essais en vol. Station Essais de moteurs.	Bureau de normalisation. Bureaux Prix et Temps.	
	Laboratoire de chimie. Laboratoire de métallurgie. Laboratoire de physique et mécanique.	Section Etudes générales et bulletin.	Section Administration commune.	



BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages

- « *Notre Aviation Marchande* », par Jacques VIVENT (Editions Sansot, 1926).
- « *L'Aviation Commerciale* », par Oscar BONOMO (Librairie des Sciences Aéronautiques, 1926).
- « *Le Ministère de l'Air* », par Gilbert NEBOUT. (Les Presses Modernes, 1929).
- « *De l'Actionnariat des Collectivités Publiques* », par Albert Chéron (Syrey, 1928).
- « *Des conditions dans lesquelles l'Etat, les Départements, les Communes et les Etablissements publics peuvent jouer le rôle d'Actionnaires, de Fondateurs, d'Administrateurs dans les Sociétés Anonymes* », par Pierre JOLY (Sirey, 1928).
-

Publications du Comité Français de Propagande Aéronautique

- Rapport sur la visite de la délégation des Chambres de Commerce Françaises aux aéroports allemands. (1926, réédité en 1927).
- L'Aviation Allemande, 1928.
- Etude sur l'Aviation Américaine, 1927.
- Rapport sur l'aviation américaine, 1928.
- Le réseau aérien intérieur et sa liaison au réseau extérieur, 1926.
- Etude d'un plan d'organisation de l'aviation commerciale française, 1928.
-

Rapports et documents parlementaires

- Rapport de M. Henry Paté sur le Budget du Ministère du Commerce et de l'Industrie (2^e Section : Aéronautique et Trans-

ports Aériens) pour l'exercice 1927. (Documents parlementaires, Chambre des Députés, n° 3399).

Rapport de M. Henry Paté pour l'exercice 1928 (Documents parlementaires n° 4883).

Rapport de M. le Général Hirschauer, au Sénat, pour le Budget du Ministère de l'Air de 1929. (Documents parlementaires, Sénat, n° 758).

Rapport de M. Pierre Renaudel pour le budget de 1929. (Documents parlementaires, Chambre des Députés, n° 617).

Rapport de M. Pierre Renaudel pour le budget de 1930. (Documents parlementaires, Chambre des Députés, n° 2260).

Rapport de M. Dautry « au Conseil National Economique » sur l'Aéronautique marchande (5 Septembre 1928).

Collections de Journaux et Articles de Revues

Collection de la *Journée Industrielle* (articles de MM. Jean Puy et Raymond Marceron).

Collection de l'*Exportateur Français*.

Collection du Journal « *Les Ailes* » (Georges Houard).

Collection des *Etudes Aéronautiques* (Pierre Comoz).

Collection de l'*Europe Nouvelle* (particulièrement numéro du 8 Février 1930).

Collection du *Bulletin Quotidien*. ..

Revue Politique et Parlementaire

Le Ministère de l'Air, par M. de Kerland, 10-3-29, p. 447.

L'Aéronautique marchande, problème juridique, 10-6-29, p. 464.

Lois, Décrets et Arrêtés Ministériels

Les références sont données en note au cours de l'ouvrage :
Collection du *Journal Officiel*.

IMPRIMERIE DES « PRESSES UNIVERSITAIRES DE FRANCE », PARIS

